REVISTA HISTORICA DE SORIANO

PIONEROS DE LA AVIACION CHANA

SORIANO A TRAVES DE LOS IMPUESTOS

COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN DOS SIGLOS DE MERCEDES

LA FUNDACION DE DOLORES

SUCESOS PREELECCIONARIOS DE HACE UN SIGLO

APLIN Y BECERRO DE BENGOA: DOS NATURALISTAS VIAJEROS, OLVIDADOS EN SORIANO

Nos 29 y 30

Diciembre 1988

COMISION DE REVISTA

Director Fundador:	**Prof. Wáshington Lockhart**
Director de Edición:	**Esc. Alfonso G. Arias**
Redactor Responsable:	**Prof. Manuel Santos Pírez**
Consejo de Redacción:	**Prof. Eduardo Galagorri**
	Sr. Ruben Pérez Varona
Administración:	**Archivaldo Pérez Parada**

INDICE

PIONEROS DE LA AVIACION CHANA 3
(Prof. Eduardo Galagorri)
SORIANO A TRAVES DE LOS IMPUESTOS 24
(Esc. Alfonso G. Arias)
SUCESOS PREELECCIONARIOS DE HACE UN SIGLO 29
(Prof. Lilia D. Armas Castro)
APLIN Y BECERRO DE BENGOA: DOS NATURALISTAS
VIAJEROS, OLVIDADOS EN SORIANO 31
(Lic. José Olazarri)
DOS SIGLOS DEL DEPORTE EN MERCEDES 38
(Prof. Washington Lockhart)
EL TRANSPORTE FERROVIARIO EN SORIANO 50
(Archivaldo Pérez Parada)
LAS BOLEADORAS 61
(René Mora)
PRESENCIA DE BERNARDINO RIVADAVIA EN SORIANO 65
(Prof. Manuel Santos Pírez)
LA FUNDACION DE DOLORES 79
(Mons. Rubén Irurueta)
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN DOS SIGLOS
DE MERCEDES 90
(Prof. Washington Lockhart)
A 100 AÑOS DE LA FUNDACION DE LA SOCIEDAD ITALIANA
DE MUTUO SOCORRO "XX DE SETIEMBRE" DE DOLORES 110
(Educ. Emilia Plorutti Raffo)

Los artículos bajo firma que se publican en esta edición representan solamente la opinión de sus autores, sin que signifique necesariamente ser la del Centro Histórico y Geográfico de Soriano.

REVISTA HISTORICA DE

SORIANO

DICIEMBRE Nos. 29 y 30

ORGANO OFICIAL DEL CENTRO HISTORICO Y GEOGRAFICO DE SORIANO

30 AÑOS HACIENDO HISTORIA

El Centro Histórico y Geográfico de Soriano está celebrando su trigésimo aniversario.

Treinta años dedicados a lo que fue la razón de su creación: "bregar por hacer conocer la ciencia de la Historia, en lo que respecta a hechos, personajes, costumbres, etc., de nuestro departamento."

Y treinta años, asimismo, "haciendo historia", la propia del Centro, que en tres décadas que consideramos proficuas representa cubrir un capítulo de logros y realizaciones positivas.

Nuestros asociados en primer término, y la población toda luego, han recibido constantemente a través de este período los resultados de la labor del Centro, reflejados en distintas formas: charlas, conferencias, exposiciones, publicaciones, audiciones radiales, etc. etc. siendo además punto de apoyo y consulta por parte de organismos tanto oficiales como privados, a los que se presta el concurso de asesoramiento y colaboración.

Hoy nuestros lectores están recibiendo el ejemplar Nº 30 del órgano oficial, la "Revista Histórica de Soriano", publicación que ocupa sitial de destaque dentro del espectro nacional en la materia. Superando inconvenientes que día a día se presentan más acentuados para lograr este tipo de publicaciones, nuestra Revista viene a significar el exponente de un aporte sin pausas ni declinaciones al propósito que informa la vida de la Institución.

Este acontecimiento del 30º aniversario encuentra al Centro Histórico y Geográfico de Soriano transitando caminos nuevos de conquistas merced al decidido apoyo de un núcleo de asociados que con dedicación, visión y sacrificio personal, desde sus respectivos cargos en la Directiva, vienen impulsando proyectos y cristalizando anhelos.

El más caro ha sido el de la Sede Propia, palpable realidad desde el ejercicio anterior, conquista que supone el desarrollo de varias inquietudes latentes, como la creación de un museo, ampliación de biblioteca, sala de exposiciones, dependencias para variadas actividades conexas, laboratorio fotográfico y departamento de impresiones, todo lo cual irá a corto plazo canalizado hacia el asociado, en un cronograma paulatino de ejecución.

Las VII Jornadas de Historia de Soriano, que anualmente se realizan en forma conjunta con el Club Soriano de Montevideo, tuvieron lugar este año en la propia sede de la Institución, como un aporte a los festejos del bicentenario de la ciudad.

En el propio laboratorio fotográfico los asociados que integran la respectiva Comisión realizaron los trabajos que integraron la muestra retrospectiva ofrecida simultáneamente a la Jornada, en un local céntrico.

Todo ello supone una acción mancomunada en aras de la Historia, pero reclama en igual forma un mayor apoyo tanto oficial como de la propia Comunidad, a fin de proseguir con otros emprendimientos que venimos acariciando, como la aplicación de nuevas técnicas y procedimientos de videofilmación, audiovisuales, etc.

Es por ello que deseamos y reclamamos apoyo y comprensión, más acentuados, para poder proyectar un espectro más amplio de la acción del Centro Histórico y Geográfico de Soriano.

A todos los que ya nos interpretan y apoyan, nuestro más amplio reconocimiento.

A la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay

E.G.

PIONEROS DE LA AVIACION CHANA

La aviación, actividad moderna, producto del ingenio humano, ha surgido y evolucionado en el breve lapso de los últimos noventa años.

En Mercedes, la aviación comenzó a conocerse en vivo y en directo, a partir de la llegada del primer avión, un Bleriot, piloteado por el italiano Bartolomé Cattáneo, quien aterrizó el 3 de setiembre de 1912, en el Hipódromo "Viera y Benavídez".

Desde ese momento comenzó a difundirse, catapultando el interés de la población por esta actividad cautivante, propia de caballeros valerosos y temerarios, que la época admiró y distinguió.

Un mercedario adelantado, Ricardo Detomasi, concurrió a Buenos Aires a realizar su aprendizaje de aviador, logrando obtener el brevet y consagrarse el segundo aviador uruguayo internacional con su brevet Nº 43. Además, alcanzó también el triste privilegio de ser el primer mártir de la aviación uruguaya. Posteriormente aparecieron los aviadores militares, jóvenes que realizaron su aprendizaje, y sus servicios en el área castrense, cumpliendo una misión digna al servicio de la patria.

Las guerras de Paraguay, Bolivia, la Revolución Española y la Segunda Guerra Mundial, atrajeron por idealismo y por nacionalismo, a jóvenes de nuestro terruño, quienes dejaron muy en alto el prestigio de su valor y de su pericia. La aviación civil en su agresivo desarrollo operado en los últimos 50 años, demandó y atrajo el concurso de dirigentes de Aero Club, de instructores de vuelo, de pilotos, de mecánicos, de acróbatas, de paracaidistas, masculinos y femeninos, que llenaron una época romántica y maravillosa, llena de anécdotas y recuerdos, que se proyectan al futuro como hermoso ejemplo.

A pesar de una existencia de apenas 70 años, nuestra aviación chaná, tiene tradición y tiene dignos pioneros, y aún se da el caso de algunas situaciones de destaque contemporáneas, pero de evidente sentido pionero, estimamos justo y oportuno distinguirlas al futuro a fin de que se conozca el significado y el valor de esta herencia magnífica.

RICARDO DETOMASI
Segundo aviador uruguayo y primer mártir de la aviación uruguaya

Es el gran pionero de la aviación chaná, uno de los grandes de la aviación uruguaya y rioplatense, y el primer mártir de las alas orientales. Nació en Mercedes, el 1° de diciembre de 1891, hijo de padres de origen italiano, que habían contraido enlace en nuestra ciudad, Angel Detomasi y Josefa Martegani. Este matrimonio tuvo además otros nueve hermanos, de los cuales llegaron a la mayoría de edad, David (rematador), Carolina, Atilio (abogado), Orfelina (última en fallecer, en 1986) y Eduardo (comerciante y aficionado de la aviación).

Ricardo Detomasi

El 3 de setiembre de 1912, llega el aviador italiano Bartolomé Cattáneo a Mercedes, permaneciendo tres días en la ciudad, los que fueron de especial alborozo. Era el primer pájaro mecánico que veía nuestro pueblo. Se cuenta que Detomasi se lo pasaba en el Hipódromo, campo utilizado para aterrizar por el italiano, exteriorizando un entusiasmo casi delirante por lo que estaba viendo.

Algo más de transcurrido un año, el 5 de 1914 Detomasi estaba en la escuela de Marcel Paillette, en San Fernando, Buenos Aires.

El Aero Club Argentino era la institución encarga de extender los brevets, pero dos centros privados tenían a su cargo la enseñanza: los famosos, Pablo Castaibert y Marcel Paillette.

Detomasi hizo el curso en la escuela de San Fernando de Paillette, allí obtuvo el brevet de piloto, allí enseñó y allí desempeñó la Dirección de la Escuela, cuando su Director, francés, se enroló a luchar por Francia en el conflicto mundial.

A poco de iniciar la instrucción, ingresó Angel Adami, con quien Detomasi no solo fue compañero de curso sino que continuó una amistad fraterna. A menos de tres meses de iniciar el aprendizaje, el 28 de mayo de 1914, da la prueba establecida, y obtiene el brevet internacional N° 43, y en declaraciones que formula a los periodistas los sorprende, expresando que piensa dedicarse a la acrobacia. Fue el segundo piloto uruguayo. Amalia Figueredo, primera aviadora argentina, que fuera alumna de Detomasi, en la Escuela de San Fernando, describe así la figura de nuestro mártir: "Tenía un porte muy caballeresco; alto, delgado, muy pero muy dandy" aún en nuestro refinado ambiente porteñísimo, impecable siempre. De día vestía de sport que en esto de los atuendos eran otras las costumbres..." "Tenía una permanente sonrisa y eso no lo olvidaron mientras vivieron sus alumnos, ya que cada explicación era un consejo y no una lección. Entusiasta como ninguno por la aviación, siempre alentaba a todos, y, así acrecía la pasión que dominaba a todos los del grupo. Un grupo fraterno, unido por una camaradería transparente".

El 18 de abril de 1915, Detomasi aparece volando sobre Montevideo; Bonilla y Adami habían venido antes.

Ya, en Uruguay, una de las primeras actividades es visitar en su avión al ya ex-Presidente J. Batlle y Ordóñez, en su casa de Piedras Blancas, invitando a hacer un vuelo al periodista Rafael Batlle Pacheco, quien acepta la atención.

El 13 de mayo vuelan en Maroñas en escuadrilla, Bonilla, Adami y Detomasi. En esa oportunidad Bonilla dejó caer un ràmo de flores volando bajo, Adami a poca altura pasó saludando con la mano, y Detomasi realiza una serie de acrobacias, aterrizando en medio de aplausos.

El 25 de mayo Detomasi inicia una gira por el interior, dirigiéndose a San José.

El día 20 de junio se presenta Detomasi en San José, en el campo de la Federación Sportiva, al haberle negado el Intendente el uso del Parque "18 de Julio", donde inicialmente había aterrizado el piloto.

El día era gris, de mucho viento y sombrío. Asistieron 4.000 espectadores.

El primer número fue un partido de fútbol. A continuación, Detomasi subió por primera vez, a pesar de consejos en contra, y voló impecablemente.

Allegados, viendo la inclemencia climática, insistieron en la suspensión, pero fue inútil. Detomasi ascendió por segunda vez, en medio de tensa expectativa.

El monoplano se élevó, y a la cuarta vuelta, a unos 500 metros de altura, el ala izquierda perdió horizontalidad, plegándose hacia arriba, seguramente al haber cedido un tensor inferior, y como consecuencia del fortísimo viento. Detomasi, se comprobó después, con sangre fría, cortó los contactos y cerró la llave de la gasolina queriendo evitar el incendio si pasaba lo peor.

A pesar de las esfuerzos del piloto, lo peor iba a pasar.

La máquina no salió del tirabuzón, aunque cuando estaba a unos cincuenta metros del suelo, dejó de rotar y se precipitó, con más velocidad aún, buscando afanosa y homicida, la generosa tierra arada del solar maragato. Y hundió en ella con fuerza brutal la hélice. Abrió un cráter y en él quedó cubierto de sangre y polvo, el cuerpo mortalmente herido de aquel joven temerario que no había cumplido aún 24 años.

El Bleriot se estrelló a unos 30 metros de un rancho de adobe con techo de quincha.

Los dos jóvenes que primero llegaron al lugar, dijeron que el aviador antes de perder el conocimiento dijo: "...el pueblo...! ...el pueblo...!"

Las correas que aseguraban al piloto, como el reloj —pulsera detenido a las 4:17, es decir el instante exacto del choque en tierra—. La hora en que Ricardo Detomasi, comenzaba a morir... Todo eso está en el Museo Nacional de Aeronáutica... como un recuerdo tesoro de nuestro gran pionero.

En el Hospital de la ciudad de San José, los médicos de la localidad atendieron al piloto.

Se comprobaron varias fracturas, entre otras, de clavícula y un antebrazo, y pérdida de conocimiento. Las lesiones sufridas correspondían a un politraumatizado grave, siendo sin duda las fracturas de costillas las que determinaron lesiones importantes del parénquima pulmonar y pleura, que se evidenciaron clínicamente por el enfisema subcutáneo de un neumo tórax traumático.

Todo ello, sin descartar alguna hemorragia interna, que en el primer momento, pudo disimularse por el estado de colapso.

Cerca de las 8 de la noche se le inyecta cafeína. Poco después, una inyección de éter. Pareció reaccionar al recibir dos inyecciones de aceite alcanforado, dijo algunas palabras incoherentes. Pidió agua, que se le dio con algunas gotas de cognac. Los

médicos, en la impotencia de una situación sin muchos medios para actuar, tuvieron la sensación que la muerte del muchacho estaba ya cerca.

Detomasi murmuró muy quedamente:

—Se me moja el cuello...

Fuera, la ciudad de San José vivía una verdadera pesadilla. En las casas, en la calle, el comentario tenía un acento conmovedor. Había un estado de perplejidad, de dolor colectivo al que nadie escapaba.

Cuando estaba por sonar en el carrillón del reloj de la torre de la ciudad las 22:00, Detomasi, sin lograr abrir los ojos, dijo quedamente:

—Ay... mi madre...

Se escuchó algún sollozo, que ya no había porque contener. Piadosamente, uno de los médicos, con la sábana le cubrió el rostro...

El telégrafo ya había llevado la noticia a Montevideo, a la familia Detomasi en Mercedes, a Buenos Aires.

La prensa matutina del primer día del invierno, dio la conmovedora información. La aviación tenía en el Uruguay, su primera víctima. Ricardo Detomasi representaba la contribución nacional al martirologio de la aviación para intrépidos, que estaba todavía en sus balbuceos pero esos precursores, tan audaces como visionarios, la estaban conduciendo a veces con el holocausto de sus vidas, a la hora triunfal.

En la sede de la sociedad "Juventud Unida" se instaló el velatorio. Se conoció la noticia del deceso cuando iba a comenzar la función en el Teatro "Macció", la que se suspendió al instante. Ya antes, se había dejado sin efecto la retreta del atardecer en la Plaza "33".

La gente circulaba por las calles, los comentarios se hacían en los grupos y, de pronto, alguien gritó que en el Teatro Nacional la función continuaba. Un conjunto de personas se encaminó hacia el local y el empresario accedió a la exigencia de interrumpir el espectáculo.

Durante la noche entera, la población maragata desfiló por la capilla ardiente. Era cosa resuelta que a la mañana siguiente, en el tren que corría desde Central a Mercedes y que pasaba por San José a las 9:55, se embarcaría el ataúd, sabiéndose que en esa ciudad natal la conmoción era enorme y se preparaban exequias grandiosas para el medio.

Y el cortejo se pone en marcha hacia la estación ferroviaria, donde la multitud espera el paso del convoy. Se registra entonces un hecho que seguramente no debe tener parangón en nuestro país.

Al llegar el convoy, comienza una exigencia manifestada estentóreamente:

—Todos queremos ir a Mercedes!

Se hacen gestiones, pero solo unas docenas de pasajes puede expedirse. Entonces un prestigioso vecino, el señor Freire, con otras personas de destaque, gestiona un tren expreso. Luego de una conversación telegráfica entre el responsable de la Estación Local y Central, se acuerda que un convoy con 700 plazas partiría de San José rumbo a Mercedes a las 17 horas. Y el cortejo regresó al centro de la ciudad por la calle Colón, depositando el féretro en el Hotel Londres, donde se instaló un nuevo velatorio.

A la hora prevista, el tren dejó el andén de la Estación maragata y casi 700 josefinos ocuparon los vagones. Un buen número de personas habían viajado desde Montevideo en el convoy: amigos de Detomasi, gente allegada a la aviación, periodistas.

A las diez de la noche, aquél convoy llevando el cadáver del aviador y a unos centenares de viajeros silenciosos, arribó a la ciudad de Mercedes.

También allí prácticamente toda la población aguardaba los despojos

de aquel muchacho que nunca conoció el miedo, convertido por una mueca trágica del destino, en la primera víctima uruguaya de la aviación.

El féretro, llevado en andas y marchando tras él una multitud acongojada, se depositó en la casa de la familia Detomasi. Unos momentos estuvo la madre de Ricardo junto a su ataúd. Y, desde allí, se le llevó a los salones del "Centro Uruguayo", donde quedó instalado el velatorio, fijándose el sepelio para el día siguiente, martes 22.

Seguramente, no quedó un solo habitante de Mercedes de los que podían desplazarse, sin pasar delante del túmulo, totalmente cubierto de flores.

Al amanecer, llegaban desde distantes puntos del departamento grupos de coterráneos del aviador. Delegaciones de Fray Bentos y las de Montevideo se sumaban a la muchedumbre y, sobre el mediodía, el féretro fue sacado a la clle, llevado exclusivamente por manos de mujer. El cortejo se organizó yendo adelante una carroza con seis caballos y palafreneros portando las coronas. Seguían dos bandas que ejecutaban alternativamente, música fúnebre. Después, el féretro llevado sobre los hombros de sus amigos de la niñez. Seguidamente, los familiares, las autoridades, el pueblo todo. La ciudad entera, para ser veraces, doblada bajo el peso de un tremendo dolor colectivo.

En aquella columna, marchaba John Domenjoz, el camarada de ala de Detomasi, el "grande" de la acrobacia europea que seguramente conocía al piloto uruguayo desde Buenos Aires, ya que ninguna de las dos presentaciones del suizo en Montevideo, habían coincidido.

Cuando la gente comenzó a entrar al Cementerio, Domenjoz se dirigió al Hipódromo —adonde había dejado su avión, con el que vino en vuelo desde Buenos Aires— y decolando de inmediato, sobrevoló la tumba recién abierta. Cuando comenzaba la parte oratoria, desde lo alto cayó un inmenso ramo de flores, homenaje del famoso aviador europeo a su camarada uruguayo, nuestro cóndor vencido.

Y en aquella tarde recién nacida, se escucharon, trémulas de emoción, las voces del periodista Vicente A. Salaverri, del legislador Rogelio C. Dufour, del camarada de ala de Ricardo, el Teniente Juan Manuel Boiso Lanza y varios oradores más.

Finalizó Boiso Lanza su bello discurso, con estas frases: "Gloria a ti, valiente Detomasi; que la fatalidad de la muerte no entristezca!...

La Gloria te eligió por compañero, y la Gloria, siempre ansía sutilísimos espíritus y los separa, por eso, de la pobre materia"...

El féretro con el cadáver de Detomasi fue sepultado en el panteón de la familia Richardson, artísticamente el más valioso de Mercedes, obra del famosa escultor uruguayo Juan M. Ferrari. Años más tarde la familia Detomasi construyó un panteón familiar y los restos del mártir, descansan desde entonces en ese lugar.

En San José, años más tarde, se erigió obra del escultor maragato Dardo Salguero de Hanty, un monumento de hermoso simbolismo, para inmortalizar a Ricardo Detomasi.

En el nomenclátor urbano de las ciudades de Mercedes, de Montevideo y de San José, está el nombre del primer mártir de nuestra aviación.

Las autoridades oficiales y aeronáuticas han designado al Aeródromo de Mercedes con el nombre de Ricardo Detomasi.

Cabe destacar el hondo cariño, admiración y respeto que el pueblo de Soriano profesa con invariable fervór, al hijo que quiso volver volando y triunfante y que el destino le quebró las alas sin piedad.

Esta biografía fue compuesta va-

liéndonos en gran parte de la transcripción textual de varios valiosos trozos de la aparecida en el libro "Tres uruguayos en la epopeya de la aviación", del estimado y destacado escritor y amigo, Juan Carlos Pedemonte.

LUIS TOMAS TUYA MARTINEZ

Nació el 6 de julio de 1907 en Duraznito (establecimiento rural de sus padres) siendo hijo de Luis Tuya (uruguayo) hacendado, y Leila Martínez, (uruguaya).

El soldado Luis Tuya realizó el curso de piloto en la Aeronáutica Militar en el año 1929.

Tuvo gran actuación como piloto combatiente en la Guerra del Chaco entre Paraguay y Bolivia 1932-1935. Terminada ésta se traslada a España donde interviene en la Guerra Civil Española, (1936-1939), como piloto combatiente, y encuentra la muerte en una batalla aérea.

De él, escribía así nuestro coterráneo Marino González Cardona:

"Su nombre es de Mercedes, sus incomprendidos anhelos también son de Mercedes, la indiferencia ante su muerte, también desgraciadamente es de Mercedes".

"Gran muchacho, gran corazón. Alma de pájaro, con ansias de flecha".

"Un bohemio del aire, fue Luis Tuya. Un caballero volante del heroismo. Su nombre y su bravura se ciernen sobre las selvas del Chaco Paraguayo y sobre las montañas ariscas y las sierras ensangrentadas de la vieja España".

"Defendiendo a la causa que él creyó justa, luchó junto al ejército paraguayo y fue factor de positivo mérito en muchas ocasiones. Su nombre es repetido con emocionado cariño por todos los hermanos guaraníes.

Luis Tuya

Luisito Tuya tiene su monumento en el agradecido corazón del Paraguay".

"Cuando terminaba la guerra, regresó a su pueblo, pensando tal vez con lógico optimismo encontrar a una multitud aguardando a quien triunfalmente volvía a su terruño, palpó la amarga realidad de la incomprensión y del olvido".

"Después estallando la cruenta guerra civil española, nuevamente luchó junto a un ejército, por sus convicciones, bajo la siniestra acechanza de la muerte, hasta que al fin un día cayó para siempre como un pájaro muerto en pleno vuelo, allá en España, lejos de su madre, de sus hermanos, lejos de su Patria, sin un último beso".

"Dijeron las crónicas de los diarios que luego de abatir a dos aviones enemigos, se estrelló contra un tercero ante la imposibilidad de continuar la lucha".

"Así, habría terminado su vida el muchacho aquel, de físico privilegiado, de noble corazón, de alma de pájaro".

"Aún no se le ha hecho justicia. Lo recuerdan los que lo quieran recordar. Este es nuestro homenaje a Luis Tuya".

Un veterano de la primera guerra aérea de América del Sur (Paraguay-Bolivia) el Mayor Leandro APONTE BENITEZ del Ejército Paraguayo, decía en "El Día" de Montevideo del 18 de abril de 1967".

"Benito Sánchez Leiton y Luis Tuya, fueron dos caballeros del aire de valor sin límite, pericia incomparable y asombrosa audacia, que abrazaron la causa paraguaya y a la par de los hijos de esta tierra se batieron del uno al otro confín del cielo chaqueño dejando tras de su conducta una estela de valor y gallardía propios de los hijos de "Tabaré" melancólico de verdosas pupilas, y de Artigas, el prócer americano de inmortal memoria".

Cuando nuestro coterráneo Julio GIL MENDEZ pasó por España en oportunidad de alistarse en las Fuerzas de Francia Libre, tuvo ocasión de escuchar reiterados elogios de los españoles, sobre Luis Tuya.

"Decía entonces un amigo español, Marañón, que había conocido a un valiente uruguayo que tripulaba un caza, en la Revolución Española. Casi solo, seguía, debía enfrentar al enemigo. Tenía luz de héroe en las pupilas. Modesto como su vida cumplía su deber de defender las libertades holladas. La batalla era desigual dice su amigo. El avión que le traería de regreso se precipita a tierra. Recogen el cuerpo del héroe. Siete balazos habían atravesado su pecho. Su vuelo de águila quedó cortado. Luis Tuya, que así se llamaba el valiente, había santificado con su sangre derramada, el culto que un pueblo, el uruguayo, rindió siempre a la libertad".

"Bendito su recuerdo".

En Mercedes, el camino vecinal que pasa por el Aérodromo "Ricardo Detomasi" lleva el nombre de Luis Tuya, y en la Asunción (capital del Paraguay) también hay una calle que lleva el nombre del valiente aviador chaná.

Informante: su hermana Leila Tuya de Maeso Tognocchi

WING COMMANDER EDWARD W. WHITAKER D.F.C. A.F.C. (1914-1985)

Comandante Aéreo de la R.A.F. Británica Eduardo Walpole Whitaker condecorado con la Distinguished Flying Cross (D.F.C.) (Cruz de distinción Aérea) y la Air Force Cross (Cruz de la Fuerza Aérea A.F.C.)

Nació en Mercedes el 17 de junio de 1914.

Sus padres fueron: Minnie Billinge y Archie Marsden Whitaker, ingleses de origen y radicados en dicha ciudad donde éste ejercía su docencia como profesor de inglés. Fue profesor fundador aquí del Liceo Dptal. de Soriano. Su destacada actuación en esa rama de la enseñanza, donde actuó entre 1912 y 1922, lo terminó por orientar, años después, hacia Montevideo donde habría de culminar con la creación de una Academia (C.U.D.E.I. Centro Uruguayo de Estudios Ingleses). En Mercedes nacieron además sus hermanos Kenneth Frances, en 1916 (fallecido) y Betty de las Mercedes (en 1918) casada con Danvila, y residente en Montevideo.

Dadas estas circunstancias, encontramos a nuestro futuro piloto con alrededor de ocho años, iniciando su experiencia capitalina en la zona de Comercio donde concurría con su

hermano a la Escuela Pública del barrio.

La vida en el interior y su ambientación en aquella entonces poco poblada zona de Montevideo, marcaron en los niños rasgos determinantes que los fueron identificando en el transcurrir de sus vidas.

Esos rasgos fueron, un amor entrañable hacia el campo, y un orgullo profundo de sentirse uruguayos.

Con la finalidad de ampliar conocimientos y no perder el idioma de sus padres, previo una corta estadía en Inglaterra, ingresa a los doce años al British School del cual egresa para ir a trabajar en la Compañía Vickers de Montevideo que en esa época instalaba la Central Batlle para UTE.

Una foto de época nos los muestra ya con sus rasgos faciales definidos; el pelo rubio ondeado, desordenado, la sonrisa entre pícara y bonachona y la impresión de ser mayor por su notable altura, tan fuera de lo común en el hombre de estas latitudes.

A los dieciocho años este joven Quijote parte para Inglaterra con el propósito de estudiar Ingeniería Aeronáutica en la Compañía formada por el legendario De Havilland.

Recibido de Piloto e Ingeniero, pasó al servicio de la British Airways siendo destinado por dicha compañía a Le Burget, París. De acuerdo a los documentos gráficos seguimos viendo al mismo joven alto y delgado en cuya eterna sonrisa hay algo de traviesa intención, tan característica en nuestros hombres de campo.

Presintiendo, según se sabe, el advenimiento del terrible conflicto que volvió a abatirse sobre el mundo, solicitó y obtuvo la admisión a la R.A.F. donde relegó al Ingeniero para especializar al Piloto en el Arte de la Guerra.

Al estallar el conflicto estaba calificado para operar con diversos tipos de aviones entre los que se recuerdan los famosos cazas-bombaderos "Mosquito", tan eficaces como vulnerables ya que eran totalmente de madera compensada. De esta etapa surgen sus hazañas, particularmente en misiones especiales donde aterrizaba "con solo la luz de la luna", como decían sus compañeros, dejando o recobrando en territorio enemigo a agentes aliados.

Eduardo W. Whitaker

En este período recibe la D.F.C.

De Europa Occidental pasó luego al Norte de Africa donde sabemos vuela los también conocidos "Dakota". Allí, en 1941 ha de conocer una enfermera inglesa que prestaba servicios de guerra en el Hospital Militar de El Cairo. Su nombre, Helen Hales. Como en las películas este mercedario terminará casándose con ella en 1942 y formando un hogar feliz. Pero las misiones siguen y ahora se realizan sobre territorios de Europa Central. El mismo tipo de operación; los eternos riesgos e incertidumbres cuando a la luz disimulada de pequeñas fogatas o las tenues luces de un vehículo se efectúa el aterrizaje. Solo el escenario cambia. Ahora es Italia o Yugoeslavia. Esta vez, guiando un grupo ya que su carrera militar le

va dando distintas jerarquías. Así, cuando llega al final de la guerra, es Wing Commander (Comandante de Ala) y ha recibido la A.F.C.

Terminado el conflicto, gracias a sus conocimientos profesionales y excepcionales experiencias de vuelo, es contratado por la Compañía Shell, entre otras cosas, como experto en abastecimiento de aviones en vuelo. Este nuevo empleo en la paz le permitió residir por cuatro años en el Río de la Plata cumpliendo misiones en todo el mundo. No era extraño saber de sus "escapadas relámpago" a la querida Mercedes y a sus lares montevideanos.

El muchacho rubio y desgarbado que siempre siguió siendo, no solo no renunciaba a lo suyo sino que se arraigaba más a la tierra que lo vio nacer.

Vuelto a Inglatera dedicó su tiempo libre a una nueva misión. Esta no era de vida y muerte sino de amor y patriotismo. El quería ayudar a su país y lo consiguió uniéndose desde el comienzo a una Sociedad fundada por Sir Eugen Millington Drake. Esta sociedad, que originalmente se llamó "Amigos del Uruguay" y hoy es la British Uruguayan Society, permitió que el se convirtiera en uno de sus nervios motores más importantes; hasta el momento de su muerte que lo sorprendió siendo ya su presidente.

La labor de dicha sociedad es tan extensa que nos limitaríamos para distinguirla por ejemplo, señalar sus aportes a la Escuela Pública Gran Bretaña, del Cerrito de la Victoria; fomento de becas para estudiantes y maestros, contactos comerciales y culturales, etc.

¿Sabe el pueblo uruguayo que los 25 de agosto de cada año se reúnen en Londres hasta doscientos o trescientos ingleses, (la mayoría entrados en años), sus descendientes, y uruguayos residentes y siempre añorantes, y que, viajando desde distintas partes del Reino se dan cita ese día con un propósito fundamental, cantar juntos el Himno Nacional, como antes, para siempre...?

No faltan tampoco, por supuesto, los asados y la presencia de algunas pilchas gauchas. Gratitud a nuestro Uruguay, amor a la tierra, recuerdos. Y detrás de todo esto, la idea, el dinamismo de Ted Whitaker.

Lo recuerdan allá, los ingleses-uruguayos. Lo recuerdan acá los uruguayos, como "ese gaucho flaco con aspecto de gringo". Hay algo más, el Uruguay le encomendó una misión, histórica, delicada. Su última misión.

Se habían ubicado, después de muchos años, los documentos correspondientes al tratado de Artigas con los ingleses. Las circunstancias hicieron que se delegara en el la misión final de recogerlos en Richtmond. No hubo vacilación, aceptó la responsabilidad y en el mínimo del tiempo necesario los documentos fueron obtenidos y enviados a quienes los requerían. Hoy nuestra Historia Nacional también tiene su aporte. Su tiempo vital se acababa. Su aspiración de morir en esta tierra no se cumpliría, pero sí la de que sus restos descansaran aquí. Falleció en Inglaterra el 8 de diciembre de 1985. Su funeral se realizó en la Iglesia Anglicana de Maiden Head. Entre los integrantes de la ceremonia, se encontraban antiguos compañeros de R.A.F. y en nombre de ellos hizo uso de la palabra otro héroe que sirvió bajo sus órdenes, el Group Captain G.R. Howie (D.S.F.).

Ellos evocaban al Ted Whitaker inglés, héroe del aire, pero también estaban los otros, los ingleses uruguayos de corazón y evocaron al gaucho inglés.

El 31 de enero de 1986 sus cenizas fueron depositadas donde él quería, en su querido Uruguay. Esta vez eran uruguayos en su mayoría, pero la ceremonia fue semejante en su sentir. ¿Acaso Ted Whitaker no era un hombre de dos mundos, de dos patrias? El nos demostró cuan poco valen las diferencias cuando hay verdadero amor

por el ser humano.

C/N (C.G.)
Rómulo W. Aldecosea Stephens

Cuando Whitaker nació, su padre colocó en una ventana de su casa, ubicada en la calle E. Giménez, dos banderas, una uruguaya y otra de la "Union Jack", (Británica). La gente que transitaba por la calle preguntaba con curiosidad cual era el motivo de ello, a lo que el padre explicaba que era su enorme satisfacción, de que su primer hijo naciera bajo esas dos banderas.

Los deseos expresados por Eduardo, eran que sus cenizas, producido su deceso, fueran traídas a Uruguay, y esparcidas en esta tierra donde había nacido.

Datos dados por Leonel Gallo y su hermana, Betty de las Mercedes Whitaker de Danvila

EDUARDO ALEXANDER COBHAM FITZHERBERT

Nació en Montevideo, pero vivió toda su existencia en Soriano.

Fue su padre D. Edward Clayton COBHAM (inglés) hacendado radicado en Soriano y su madre Alda Ethyl FITZHERBERT, uruguaya, hija de irlandeses. Cuando en 1939, se desató la Segunda Guerra Mundial, muchos nacionales y descendientes de los países beligerantes llamados por los indestructibles lazos de sangre y de idealismo, partieron a empuñar las armas alistándose en los ejércitos en lucha.

Fue el caso de la familia Cobham-Fitzherbert, quienes tenían dos hijos, uno de los cuales, Eduardo Alexander, se puso al servicio del ejército británico.

Este había nacido el 19 de agosto de 1916 en la capital, y realizó los estudios de primaria y secundaria en Inglaterra.

Hizo entrenamiento de vuelo en Melilla, pero no alcanzó a brevetarse. Relata su hermano Don Arturo, que cuando estaban en Inglaterra mostró una aptitud y un interés muy destacado por aprender a volar, recibiéndose en tiempo récord. Lo incentivaba enormemente el deseo de volar.

Cuando en Inglaterra, ingresó como piloto de la R.A.F. en 1940 fue entrenado con ese destino. Al perderse era piloto de un bombarbero pesado

Eduardo A. Cobham

Wellington, el cual fue derribado en el Mediterráneo el 16 de marzo de 1942.

Informante: su hermano Arturo Cobham

JULIO GASPAR GIL MENDEZ

Hijo de Juan Gaspar Gil (uruguayo) y Rosa Méndez (uruguaya) nació en Mercedes el 14 de agosto de 1914 (en Detomasi 888, actual sede del C.A. Praga. A los 18 años va a Montevideo, y en la Escuela Militar de Aviación primero, luego en la Escuela Naval como mecánico, da sus prime-

ros pasos.

Realiza el curso de aviador en el Aero Club del Uruguay, donde obtiene su brevet, en 1940.

Es la 2ª Guerra Mundial, y cae Francia. El General Charles de Gaulle, toma y enarbola el estandarte de su patria, y diciendo que "solo se ha perdido una batalla pero no la guerra" llama al mundo a defender las glorio-

Julio Gil Méndez

sas tradiciones que simboliza Francia.

Entre quienes acudieron a este dramático llamado, estaba J. Gil Méndez y su condiscípulo conterráneo, el mecánico Gerardo Taborda, quienes se embarcaron de inmediato a Europa.

Llegado al viejo continente, cumple cinco meses de entrenamiento en Cambresley, donde aprende a conducir poderosos bombarderos.

Al principio de la contienda estuvo en Africa, en misión de protección de convoys aliados.

Es necesario proteger y convoyar, y ésa es su labor.

El Comando Supremo que posee el General Leclerc, ordena el avance en el desierto.

Rommel empieza su retirada. Montgomery en agosto de 1942 inicia su avance que no parará hasta que en Túnez y Bizerta ondee el pabellón de la Libertad. 1943. Marruecos, ahora con material y aviones americanos, se perfecciona.

El gran salto. Marsella primero: Córcega, después la base.

Realiza 41 misiones de bombardeo a ciudades como La Spezia, Montecasino y puntos estratégicos.

En una de esas misiones fue herido, y destinado luego de recuperado, a misiones de bombardeo en la costa del Mediterráneo, preparando desembarco aliado. Firmado el armisticio, y habiéndose hecho un llamado de voluntarios para servir en el frente del Pacífico, de inmediato se enroló, y cuando estaban preparándose para ir, los estadounidenses lanzaron la bomba atómica en Japón, que puso fin al conflicto mundial.

Permaneció después de la guerra, un año más al servicio de la aviación, en transporte de pasajeros.

También le correspondió llevar como pasajero, un coronel francés como testigo del famoso juicio de Nuremberg.

Como lo hicieron antes otros recordados sorianenses, Pedro y Xavier Hounie, y Mendiharat, en la 1ª Guerra Mundial, ahora fueron Julio Gil Méndez y sus compañeros del terruño, quienes cubrieron de gloria la tradición el nombre de Soriano, en esta Segunda Guerra Mundial.

Gil Méndez, recibió cinco condecoraciones de Francia.

En 1964, el Presidente de Francia Gral. Charles de Gaulle, visita América y llega al Uruguay, oportunidad en que con grandes honores el ex-jefe de las fuerzas de Francia Libre, recibe a los ex-combatientes héroes de la 2ª Guerra Mundial.

En esta ocasión el Presidente de Francia entregó dos condecoraciones más a Gil Méndez, por el grado de Capitán Honorario de las Fuerzas Aéreas galas.

Regresado del frente contrajo enlace con nuestra coterránea Dominga Uriarte Badaro, viviendo hasta su deceso en nuestra ciudad, donde continuó rodeado de afecto y admiración de los amigos y vecinos como fruto de su caballerosidad y don de gentes.

Falleció el día 6 de diciembre de 1984, en Mercedes.

Informante: su esposa Dominga Uriarte Badaró de Gil Méndez

BRIG. GRAL. AV. GUALBERTO FELIPE TRELLES

Nació en Mercedes el 18 de junio de 1910, hijo de Dominica Trelles de Abreo, (española).

El 15 de mayo de 1924, ingresa como Bombero fundador, en su ciudad.

En 1925 ingresa como soldado en el Bn. de Infantería N° 3 de Montevideo, y en 1927 lo hace como cadete en la Escuela Militar, graduándose en 1931, como Alférez de Infantería.

Contrae enlace, en primeras nupcias, en Montevideo, con la maestra mercedaria María A. Merino.

Nace su primer hijo en 1932.

En 1935, ingresa como Tte. 2° a la Aeronáutica Militar, quinta arma del Ejército recién creada, y el mismo año se recibe de Piloto Aviador Militar.

En 1936 después de ascender a Tte. 1° en Aeronáutica, sufre un grave accidente. Posteriormente, recuperado pasa a desempeñarse en la Dirección de Aeronáutica Militar en "Boizo Lanza".

En 1940, se le nombra jefe interino de la Base Aérea donde sigue cursos de navegación, vuelo y meteorología.

En 1942, asciende a Mayor de Aeronáutica y es designado Segundo Jefe de la Base Aérea N° 2 de Durazno.

Desde 1944 hasta 1945, se desempeña como Sub Director General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios en Montevideo, pasando luego como jefe de la Base Aérea N° 1 con sede en "Boizo Lanza" y luego en Carrasco.

Como jefe de Misión Aérea en EE.UU. para la adquisición, preparación y traída en vuelo, por primera vez de aviones A.T. 6, cumplió en 1947 el cometido con todo éxito, en 27 etapas a través de 14 países.

En 1948, asciende a Coronel de Aeronáutica y concurre como jefe de misión aérea a EE.UU. para la traída de 39 aviones, F51, B25, y C47 en vuelo, cumplido con todo éxito.

Brig. Gral. (Av.) Gualberto F. Trelles

Ejerce la Dirección de la Escuela Militar de Aeronáutica de Pando, de 1951 a 1955.

Entre 1955 a 1957 es jefe del Estado Mayor Gral. de la F.A.U.

Contrae enlace en segundas nupcias, en 1955, en Montevideo, con Tomasa Castro, portorriqueña.

En 1956, asciende por concurso al grado máximo de entonces, Brigadier de la Aeronáutica Nacional.

Actúa como delegado a la reunión preparatoria para la Defensa del Atlántico Sur, celebrada en B. Aires en 1957.

Recibe en 1957, de la Fuerza Aérea Argentina, la "Gran Cruz de la Orden del Mérito Aeronáutico".

Un mes después, recibe del Ministerio de Aeronáutica de Brasil la Condecoración "Santos Dumont".

Entre el 5 de setiembre de 1957 hasta 28 de febrero de 1959 ocupa el cargo de Inspector Gral. de la F.A.U.

En 1958 invitado visita San Pablo y Río de Janeiro en Brasil.

En marzo de 1959 se retira de la Aeronáutica.

Va en misión aérea a Bolivia donde recibe diploma y alas como piloto "Honoris Causa" de Bolivia, en 1961.

En 1961 actúa como ayudante del Presidente Argentino, en su visita a Mercedes. Se desempeña como Presidente del Club de la Fuerza Aérea Uruguaya, entre 1961-1963.

En el período 1963-1964 actúa como Presidente del "Club Soriano".

En 1967, Jefe de la delegación uruguayo a la III Ransam/Sat (Reunión del Tratado del Atlántico Sur) en B. Aires donde sustentó la tesis de las 200 millas marinas.

1978. Recibe el nuevo grado de Brigadier General (Aviador).

1979. Recibe medalla y diploma "Al mérito Aeronáutico" de la F.A.U.

6 febrero de 1980. Fallece en Montevideo y es sepultado en el Cementerio del Norte, en el Panteón de la Fuerza Aérea.

CNEL. WALTER GIANARELLI BIANCHI

Nació en Mercedes el 6 de mayo de 1920, hijo de José Gianarelli (uruguayo) rematador y Georgina Bianchi (uruguaya).

Ingresó a la Escuela Militar en 1939. En febrero de 1963 obtuvo el ascenso a Coronel.

Cnel. Walter Gianarelli

En los años 1943 y 1944 realizó curso de perfeccionamiento en Brasil en la Escola de Aeronáutica.

En 1958 realiza curso del Comando y Estado Mayor en la Fuerza Aérea Brasileña.

Realizó misiones de transportes a EE.UU., y además a S. Pablo, Chile, Costa Rica, Paraguay, Bolivia, Argentina y Asunción.

Falleció el 23 de abril de 1986, en Montevideo.

CNEL. ADRIANO OSIMANI CROSI

Fueron sus padres Antonio Osimani (italiano) hotelero y Valentina María Catalina Crosi.

Cnel. Adriano Osimani

Nació en Mercedes, el 31 de octubre de 1913 y falleció en Maldonado en accidente automovilístico, el 6 de setiembre de 1975.

Cumplió una dilatada y destacada actuación castrense.

En 1948, concurrió a EE.UU., cumpliendo un curso de especialización.

CARLOS ALEJO RODRIGUEZ MACIEL

Nació el 17 de julio de 1919 en Rodó (Dpto. de Soriano).

Fueron sus padres Anselmo Carlos María Rodríguez Luzardo (uruguayo) y Laureana Maciel (uruguaya).

Muchacho alegre y temerario, generoso y muy dispuesto. Se brevetó piloto y se dedicó con entusiasmo al paracaidismo, siendo siempre locuaz y arriesgado. Visitaba con mucha asiduidad sus pagos natales, y participó con la más amplia voluntad en festivales aéreos, en muchos lugares de la República.

Carlos A. Rodríguez

Entre sus originalidades, era muy típico la de volar con un perrito mascota. Poseedor de un avión tuvo un accidente, al maniobrar para decolar en el aeródromo de Montevideo, que lamentablemente le resultó fatal, el día 28 de setiembre de 1938.

BLANCA ROSA MODERNELL MIRANDETTI

Hija de Juan Modernell (uruguayo) y Rosa Ceferina Mirandetti (uruguaya), nació en Mercedes el 27 de

marzo de 1916.

Fue la primera aviadora femenina mercedaria, y una de las primeras damas piloto del Uruguay.

Blanca R. Modernell

Recibió el brevet en Montevideo, donde realizó el curso, el 18 de marzo de 1941.

Era nurse de profesión.

Falleció hace pocos años en Montevideo.

AMPARO ENCARNACION MANEIRO SEGADO

Fueron sus padres Mario Isabelino Maneiro (uruguayo) y Piedad Segado (española). Nació en Mercedes el 14 de noviembre de 1920.

Desde jovencita se trasladó a vivir a Buenos Aires.

En 1950, en oportunidad que en Mercedes se organizó un festival aeronáutico, concurrió con una conceptuada delegación argentina de deportistas de las alas. En esa ocasión la que fuera la primera paracaidista uruguaya, Charito Maneiro, se lanzó por primera vez, el 18 de julio de 1950, en el Hipódromo "Viera y Benavídez" de Mercedes.

La revista "La Nación" de B. Aires del 18 de julio de 1971, en su artículo "Poetas en el Cielo" recoge la palabra de Santiago Germanó el eximio argentino de la acrobacia aérea quien expresa: "Hubo dos mujeres únicas en la Argentina: la inolvidable Carola Lorenzini y Amparo Maneiro Segado".

Esta fue primeramente su alumna, y luego su esposa, contrayendo enlace en nuestra ciudad.

Charito poseía, todavía en 1971, el récord mundial femenino de looping desde octubre de 1951 con 857 ejecutados en dos horas y veinte minutos. Un mes más tarde, el 25 de noviembre de 1951, en el Aeródromo de Carhué, batía el record mundial absoluto, tanto femenino como masculino, con 923

Amparo Maneiro

looping realizados en dos horas y cincuenta minutos.

Santiago Germanó muy vinculado a nuestra ciudad se casó con Charito en 1958 y falleció en Buenos Aires, el 4 de junio de 1978, dejando en Mercedes un muy grato recuerdo por las muchas veces que estuvo entre nosotros y la fina amistad que nos obsequió.

AERO CLUB MERCEDES

En la década del 30 se apreció un sensible desarrollo progresivo de la aviación, en todos sus usos y aplicaciones.

En las comunicaciones, en el transporte, en el trabajo, en las actividades bélicas, y en el aspecto deportivo.

Seguramente la incesante evolución técnica en los aparatos y el mayor perfeccionamiento del pilotaje, fue dando a la aviación un mayor margen de seguridad, de velocidad, y de comodidad, comenzando a absorber las desventajas que tenía frente a otros medios a los cuales les resultó cada vez más difícil competir con la velocidad, economía y eficiencia, de este medio rápidamente en alza.

En el filo de las décadas del 30 al 40, la era moderna apareció con más fuerza aún, e impuso la necesidad de que los hombres de cada lugar fueran los ejecutivos de la difusión y del desarrollo de la aviación de sus terruños.

Así, en el departamento de Soriano, se constituyó el 17 de abril de 1940 el Aero Club Mercedes, primera y pionera institución del vuelo mecánico en nuestro terruño, la que ha cumplido una trayectoria digna, permanente y ejemplar, que refleja honor para todos los sorianenses.

La actividad aeronáutica organizada, en realidad comenzó el 28 de diciembre de 1939 al constituirse en el Club de Remeros Mercedes la "Sección Aeronáutica Deportiva", sección que se independizó definitivamente al constituirse el "Aero Club Mercedes", por común acuerdo de ambas partes.

Las autoridades, de la primera Comisión Directiva del Aero Club Mercedes estaban así constituidas:

Presidente:	Dr. Salvador Miláns
Vicepresidente:	Ing. Agr. Pedro L. de las Muñecas
Secretario:	Dr. Alfredo Moreira Ubios
Pro-secretario:	Nicolás Telesca
Tesorero:	Elías Laborda Rivara
Vocales:	Mayor Mario R. Tassano
	Héctor Symonds
	Miguel Frabasile
	Francisco Criado

La evolución constatada en el primer año de vida, por la entidad aérea mercedaria fue sencillamente admirable.

El 9 de enero de 1940, se acuerda el arrendamiento del campo para aterrizaje, a la Suc. B. Caviglia; el 13 de abril se adopta la insignia para el Aero Club, proyectada por Nicolás Telesca; el 7 de mayo se da el nombre de "Ricardo Detomasi" al aeródromo del club; en mayo se financia el número 3 especial para la revista "Aviación", dedicado a Mercedes; se obtiene la Personería Jurídica del Aero Club Mercedes; 14 de junio se elaboran los planos del Aeródromo "Ricardo Detomasi"; el 21 de junio se resuelve colocar el teléfono en el hangar, cuesta $ 45 y $ 4,19 mensual; el 1 de julio se termina de construir el hangar en el aeródromo; 7 de julio para un homenaje a R. Detomasi se organiza excursión por ferrocarril fonoeléctrico a San José; ida y vuelta 1° $ 3; 2° $ 2.20; 13 de agosto se recibe de la Dirección de Aeronáutica Civil la entrega para instrucción de un avión "Aeronca" CX-ABQ; 15 de agosto se fija en $ 6, la hora para instrucción; 21 de agosto llega a Mercedes el Instructor Sgto. Pedro A. Ureta; 24 de

agosto se da inicio a la instrucción para pilotos; 19 de octubre en esta fecha el primer alumno de Aero Club vuela solo, se trata de Francisco Criado. Conocido que PLUNA, amparado en la Ley de Franquicias, Subvenciones y Recursos de la Aviación Nacional, parecía querer evitar de hacer escala en Mercedes en su itinerario, el Aero Clb el 28 de setiembre organiza un movimiento de la población local para obtener la llegada a Mercedes. Se eleva nota al Ministerio de Defensa Nacional y éste en fecha 15 de noviembre contesta que las aspiraciones de Mercedes han sido contempladas; diciembre 1940, se inaugura la sede erigida en el Aeródromo, la que fue construida por la empresa Enrique Broggi e Hijos por la suma de $ 1.700; 4 marzo 1941 rinde examen aprobando el curso de piloto el Sr. Francisco Criado, que es así el primer egresado del Aero Club Mercedes, por lo cual se hace acreedor a una medalla de oro, establecida para tal circunstancia.

Piloto aviador chana. Para los primeros días de abril el Aero Club Mercedes prepara un Festival Extraordinario.

En tal ocasión se entrega en acto público el brevet a los primeros ocho pilotos egresados, junto con una insignia simbólica de "Piloto Aviador Chaná". Los ocho pilotos fueron: Francisco Criado, Pedro Broggi de las Muñecas, Héctor Symonds, Gregorio Santellán, Edmundo Ferrúa, Elías Laborda Rivara, Eduardo Hounie y Américo Fagalde.

El 27 de mayo de 1942 se recibe como piloto la primera dama en el Aero Club Mercedes, la Srta. Blanca Herminia Viotti Fassani, a quien le correspondió el brevet N° 331.

INSTRUCTORES

Enseñar siempre es una gran responsabilidad. Y esa responsabilidad se acrece cuando existe un riesgo tan cercano y permanente como en la aviación. Los instructores del Aero Club Mercedes, estuvieron imbuidos siempre con un enorme sentido humano y docente, y su enseñanza fue impartida con una eficiencia y prudencia que ganan por siempre reconocimiento y gratitud.

Estos son los nombres pioneros que asumieron esta honrosa responsabilidad.

Inst. Enrique Costa Preza
No alcanzó a realizar
enseñanza práctica

Inst. Sgto. Pedro A. Ureta
Preparó los primeros
pilotos brevetados

Inst. Enrique Díaz

Inst. Américo Gambaro
Fue el que estuvo el período más extenso, el que preparó mayor cantidad de pilotos

Inst. Cap. Eladio Silvera

Inst. Washington Miglierina

Inst. Luis Alberto Jurado

Inst. Ariel Chiappara

Inst. Prof. Adán Martínez

Inst. Carlos Retamosa, actual instructor

MARTIRES EN SORIANO

Muy temida en sus inicios, por la precariedad de los aparatos, por el reducido conocimiento de las técnicas de vuelo, por la carencia de los elementos accesorios que se disponen hoy, la aviación aún continúa cobrando sus víctimas, por cuanto el primer error o imprudencia casi siempre es también el último.

En nuestro departamento de Soriano, han caído varios mártires de la aviación en lamentables accidentes que siempre son recordados con especial unción y dolor. Esta es la nómina de los caídos en nuestro terruño, hasta el presente:

12 diciembre 1946 en C. Nieto, Inst. Eduardo Eddy Ahlers y Edgardo Martín Calcaterra.

20 julio 1947 en Palmitas, Piloto Carlos García.

18 mayo 1948 en La Palma, Inst. Isidro Pérez y Dr. Horacio Carnelli.

4 enero 1953 en Sarandí, Piloto

Ernesto D. Dáz y Octaviano Rosso.

24 enero 1959 en Mercedes, Piloto Alejandro Hounie, Piloto Miguel A. Frabasile y José Martínez.

5 octubre 1964 en Cololó, Piloto Instructor Ariel Chiappara.

12 diciembre 1968 en La Concordia, Piloto Luis S. Maradini (ital.) Juan T. Rodríguez (paraguayo). Día de tormenta.

12 octubre 1977 en Bequeló, Cap. R. Víctor H. González, Cab. 1° René R. Cardozo, Julio C. Olivera, Mario J. Añorga. Día de tormenta.

6 febrero 1978 en Mercedes, Piloto Alberto Di Pace.

GREGORIO ORLANDO SANTELLAN SANGUINETTI

Fueron sus padres Gregorio Santellán (uruguayo) y Rosa Sanguinetti (uruguaya), y nació el 12 de agosto de 1913, en Mercedes.

Se recibió de maestro, y entre la enseñanza, la actividad agropecuaria y la aviación, desarrolló sus actividades.

Gregorio Santellán

Obtuvo el brevet N° 112 A, el 6 de abril de 1941, culminando su aprendizaje con el Instructor Sgto. Pedro A. Ureta. Santellán integraba la tanda de los primeros ocho pilotos egresados del Aero Club Mercedes, que por ese motivo recibieron en esa ocasión la simbólica insignia de Piloto Aviador Chaná.

Ha cumplido una extensa e intensa, actividad, realizando viajes sanitarios en el avión ambulancia, viajes de salvataje durante las inundaciones y viajes comerciales a toda la República.

Obtiene en 1969 licencia Estadounidense N° 1.954.809.

Realizó en 1979 viaje desde Estados Unidos trayendo avión a Uruguay y pasando por todos los países de América.

Ha cumplido hasta el presente una nutrida y amplia actividad, registrando alrededor de 10.000 horas de vuelo.

Su campaña se extiende desde 1941 hasta 1981, extendiéndose por lo tanto durante 40 años.

FRANCISCO CRIADO RAZQUIN

Hijo de Gumersindo Criado (español) comerciante y Juana Razquin (uruguaya) nació en Mercedes el 12 de octubre de 1912.

Fundado el Aero Club Mercedes, Criado fue uno de los primeros alumnos inscriptos, y fue el primer piloto que recibió el brevet en este centro aeronáutico. En virtud de haber sido el piloto N° 1, el Aero Club Mercedes le obsequió con una Medalla de Oro que se estableció como premio a tal efecto.

Brevetado, Criado voló muy poco más, pero continuó siempre siendo siempre un eficiente colaborador de Aero Club Mercedes.

Francisco Criado

Falleció en Mercedes el 26 de octubre de 1970.

HERMINIA BLANCA VIOTTI FASSANI

Herminia B. Viotti

Nació en Mercedes el 10 de julio de 1924, hija de Angel Viotti (italiano), agricultor y Herminia Fassani (italiana).

Recibió el brevet N° 331 el 27 de mayo de 1942.

Fue la primer piloto femenina que recibió el brevet en el Aero Club Mercedes.

Falleció el 12 de octubre de 1957.

JOSE SIXTO POUSO BAGNASCO

Nació en Dolores, el 29 de marzo de 1924, y fueron sus padres Jacinto Pouso (uruguayo) agricultor y Clotilde Bagnasco (uruguaya).

Su curso de piloto lo realizó en el Aero Club Mercedes, siendo sus instructores Enrique Díaz y Américo Gambaro, obteniendo su brevet en 1947.

José S. Pouso

Realizó amplia labor como piloto del avión ambulancia aérea, en forma honoraria.

Cumplió activa y valiosa gestión como piloto en servicio de salvataje durante las inundaciones del año 1959.

Trabajó muchos años realizando vuelos comercialmente.

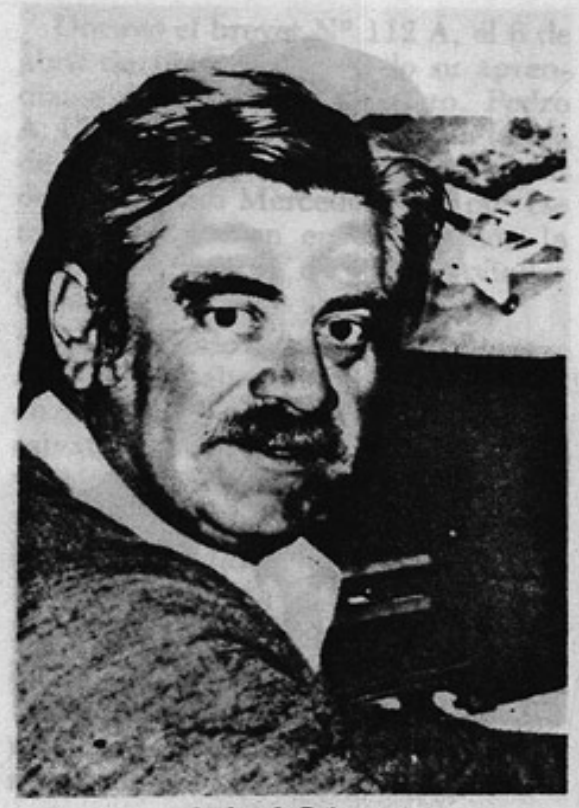
Efectuó vuelos taxis a Buenos Aires, Porto Alegre, San Pablo, Asunción, Bahía Blanca, Córdoba y muchos otros destinos en el Cono Sur.

Cumplió cuatro viajes volando aviones desde Estados Unidos a Uruguay, conociendo casi todos los países de América.

Desarrolló su actividad durante 38 años, hasta 1985.

Se estima que ha sobrepasado las 10.000 horas de vuelo en total.

Su vida se ha cumplido entre las actividades agropecuarias y las de la aviación.



Carlos A. Retamosa

CARLOS ALEJANDRO RETAMOSA CASTRO

Nació el 23 de octubre de 1939, en Mercedes, siendo sus padres Rosario Manuel Retamosa, uruguayo, y Elsa Castro Pozzolo, uruguaya.

Desde joven sintió una incontenible atracción por el vuelo mecánico.

A poco de iniciar sus estudios universitarios, ingresa como funcionarios a un banco oficial, de donde después de cumplir 19 años de trabajo, renuncia para ingresar de lleno a su labor vocacional, en el Aero Club Mercedes.

Inició el curso de piloto en 1957, obteniendo el brevet A (amateur) en 1963; el brevet B (profesional) (primero obtenido en Mercedes), en 1978; logró la Patente de Mecánico de Motores de Avión, en 1970; (primero en Mercedes) obtuvo la Patente de Mecánico de Aeronaves, en 1976 (primero en Mercedes); en 1979 logró el brevet de Piloto Instructor de Vuelo (primero que lo alcanzó en Mercedes).

Todos estos cursos, Retamosa los ha cumplido como estudiante autodidacta merced a su voluntad, a su capacidad y a su reconocida contracción y responsabilidad vocacional, dando todos los exámenes en Mercedes. Es en consecuencia un auténtico producto del Aero Club Mercedes, al cual entrega lo mejor de sus posibilidades, pudiéndose afirmar sin exageración que Mercedes puede mostrar orgullosa una institución aerodeportiva y un aeroservicio con taller y demás atenciones, en gran medida por contar con el concurso de este polivalente y polifuncional profesional de la aviación.

Retamosa también realiza en la actualidad tareas de fumigación, y se apresta, de aprobarse la creación del brevet de fumigador, a procurar el correspondiente certificado.

Joven, emprendedor, contemporáneo, Retamosa, se ha provisto de todos los títulos técnicos, para ofrecer al Aero Club Mercedes el respaldo completo que demanda la era moderna.

Como dato ilustrativo, hace poco, cuando Retamosa cumplía las 50.000 ha.

fumigadas, cumplía simultáneamente su aterrizaje número 10.000. Ahora lleva cumplidas 4.200 horas.

Informante, el mismo

PATRICIA JACQUELINE HATCHONDO LIMA.

Patricia Jacqueline Hatchondo

Nació en Mercedes, el 19 de junio de 1969, siendo sus padres César Hatchondo y Amelia Rosa Lima.

En 1988, el Aero Club Mercedes, con la colaboración de deportistas fraybentinos inició la práctica del paracaidismo, formándose un grupo joven y entusiasta de cultores de esa apasionante actividad del aire. Y allí estuvo Patricia.

Luego de impartida una paciente y esmerada instrucción entre el alumnado, se acordó el día para iniciar la actividad y realizar el primer lanzamiento, que fue el sábado 27 de agosto en horas de la tarde. Para iniciar este cometido se eligió a quien había demostrado más destacadas condiciones para esa actividad mereciendo ese honor la jovencita de 19 años, Patricia Jacqueline Hatchondo Lima.

En esa fecha y con ese especial motivo el Aero Club se vio concurrido en día primaveral por alumnos, familiares, visitantes y público que ávidamente pobló los alrededores.

La avioneta que llevaba a Patricia se elevó, y alcanzada la altura procurada, ésta se lanzó resueltamente al espacio, abriendo normalmente el paracaidas, pero descendiendo en dirección del río Negro sin lograr pese a los esfuerzos y deseos de quienes presenciaban la prueba dando instrucciones, lograr orientar el descenso hacia tierra firme.

Ante la impotente desesperación de muchos espectadores Patricia cayó en las frías aguas del río sumergiéndose con su paracaídas y desapareciendo próximo a la isla Redonda.

Después de ocho días de angustiosa espera su cuerpo fue hallado flotando siete kilómetros río abajo de donde descendió el domingo 4 de setiembre.

Su sepelio efectuado el día 5 de setiembre dio lugar a una sentida y enorme manifestación de dolor que fue la culminación de la angustia vivida en tantas horas de incertidumbre.

SORIANO A TRAVES DE LOS IMPUESTOS

Toda documentación que nos retrotrae en el tiempo, nos permite obtener de ella los datos necesarios para la realización de diversos trabajos que nos ubiquen en la realidad de la época a que se refiere.

De un escueto libro encuadernado que perteneciera a la Receptoría de Mercedes de Recaudación y destinado como muchísima documentación por demás interesante, a tener el triste fin de ser transformada en pasta de papel, hemos obtenido los datos que a continuación desarrollamos.

Decíamos que se trata de una libreta con páginas que han adquirido ya ese tinte que sólo les da la pátina del tiempo y que fuera rescatada del Corralón Municipal, por un equipo de integrantes del Centro Histórico y Geográfico de Soriano, Institución que prestigia esta Revista, salvándolo así junto a muy valiosa documentación, de su destrucción total, conservándose actualmente en custodia en los anaqueles de nuestro Centro.

Estaba destinada aquella, a la anotación prolija y detallada de los contribuyentes del Impuesto de Contribución Directa, que se aplicaba sobre todo tipo de bienes, fueran inmuebles urbanos, rurales, chacras, y sobre la edificación según su tipo, sobre los negocios y sobre los semovientes, gravándose los capitales de cada contribuyente con un porcentaje del 2°/oo sobre el avalúo de aquellos, en el período comprendido entre el 1° de junio de 1860 al 13 de diciembre de dicho año y con un impuesto que oscila entre el 3°/oo y el 6°/oo de acuerdo a la calidad de lo gravado, en el año 1861, hasta el día 31 de julio en que se da fin a la recaudación registrada aquí.

En la primera parte de las anotaciones —año 1860— se registran 980 contribuyentes, varones en su gran mayoría, prolijamente detallados, fijándose lo que cada cual debía abonar por sus propias fortunas. Al año siguiente en cambio, se detallan distribuidos por sección judicial, sólos los nombres de los tributarios, incluyéndose asimismo el capital en giro de cada uno y las cuotas en que podían abonar el mencionado impuesto.

Pero lo fundamental a los efectos de nuestros estudios, es que a través de este prolijo detalle, estampado asimismo con notable caligrafía, propia de la época, podemos apreciar las actividades y profesiones de cada cual, los tipos de negocios vigentes en la época, la cuantía de las fortunas de cada poblador, la zona en que cada persona vivía o tenía su establecimiento principal.

NEGOCIOS Y OCUPACIONES

Discriminando entonces aquellas anotaciones y dedicándonos al rubro que mencionamos, encontramos:

— Que sólo había dos "*Boticas*" en el departamento, la del conocido Juan Bautista Campos y la de Miguel Zubeldía, siendo la de éste, la mejor montada, lo cual lo impelía a abonar mayor contribución por concepto de impuestos. Sabemos que la de Campos estaba ubicada en la esquina de calles E. Giménez y Brasil actuales (esq. NO.) y la de Zubeldía en la esquina SE de las calles actuales 25 de Mayo y de C. y Careaga.

— "*Pulperías*" en cambio, eran numerosas, desperdigadas en todo el departamento, siendo las de mayor giro las de Juan Brun y la de "Mackintier y Fernández", ambas ubicadas en Duraznito, seguidas por las de Lázaro Durant y la de Sabino Gutiérrez, también ambas en el paraje San Martín.

Con referencia a las de Mercedes, ocupaban el rango principal las de "Dorrey y Urán" haciendo cruz a la botica de Campos, zona aquella entonces muy activa comercialmente por la proximidad del puerto; las de Luis Lacerda, Antonio Morote, Santiago Burlando y Francisco López, muy disminuidas con relación a las anteriormente citadas como establecidas en la campaña, las que sin duda debían cumplir —desde entonces— la misión de almacenes de ramos generales, por lo que eran muy grandes sus surtidos en mercaderías de todo tipo.

— Las "*salas de Villar*" (sic.), sensación de la época eran por supuesto muy escasas y sólo existían en Mercedes, tres negocios de ese tipo: las de Santiago Bulo (antiguo comerciante de Villa Soriano), Pedro Grillo y Carlos Garula, siendo la del último la mejor dotada, según la tasación que se realiza, ubicada primero en calles Brasil y Detomasi y luego en la primera de las mencionadas y Giménez (entonces llamada Montevideo), también frente a la botica de Campos.

— "*Curtidurías*" registradas eran: las de Miláns Hnos., (quienes eran propietarios de varios tipos de negocios), ubicada sobre la costa del Río Negro, aguas arriba, junto a los terrenos hoy de la Sociedad Criolla Por la Tradición, cruzando la cañada hacia el Oeste, llamada o conocida entonces por "de Pedro García" y la de "Lapitz y Sifredi", asentada junto al curso de la actual cañada de Roubín, entonces conocida como "cañada de la Curtiduría", en sitios que hoy ocupa el Club Ayuí, y una empresa arenera.

— Mientras tanto "*Saladeros*" existían varios, que ocupaban en cuanto a sus valores materiales el siguiente orden: Cumplido & Cía., seguido por los de Antonio Sampayo en terrenos de la Criolla (poblaciones de saladero y barracas), Francisco Alciature, en toda la curva más alejada del actual Carrasquito, junto a la desembocadura del arroyo Dacá, quien poseía otras fracciones siempre sobre la costa del mismo arroyo hasta la calle Giménez en su proyección Oeste y también el de Miláns Hnos.

— Rubro muy importante era sin duda el de "*Almacén*" que en ocasiones tenía anexada Tienda, mientras que otros tenían como rubro complementario el de "*Fonda*", los hoteles cinco estrellas de la época.

Los almacenes de mayor categoría eran los de "Fregeiro y López" tasado impositivamente en 15.000 pesos, mientras que "Silveira y Costa" se gravaba sobre doce mil pesos, pero en dos establecimientos, ambos en Mercedes, donde también está asentado entre otros Ramón Bazurco, siendo en cambio los de mayor importancia en campaña los de "Sicao y Luquez" en Duraznito y otro de Bazurco en Villa Soriano.

Los que habían incorporado Fonda, eran los de Miláns Hnos., de gran categoría, seguido por el de Antonio Giménez (padre de Eusebio) ubicado donde hoy está la Biblioteca así denominada, el de Manuel Herrero, padre de Manuel Herrero y Espinosa, situado donde se encuentra el "Hogar Español",

Francisco Alciature y José María Quiñones, todos estos en Mercedes; en cambio sólo en el ramo "*Fondas*" operaban con gran éxito Pedro Idiarte Borda, padre que fue del luego Presidente de la República y Esteban Campodónico.

Una sola "*confitería*" servía los requerimientos de la población de la época, siendo propiedad de Tomás Viale, en la esquina de calles San José y Asamblea, (hoy Artigas y Roosevelt) de cuyos productos consumiera más de una vez, su nieto, el famoso pintor coterráneo Pedro Blanes Viale.

— Otra ocupación redituable para la época, eran los "Hornos de ladrillos", los que estaban casi todos en Mercedes, junto a la cañada denominada "De los Hornos" por ese motivo, encontrando allí los de Ignacio Izaguirre, Antonio Giménez, Marcos Izaguirre, Juan Echegoncelay y éste último también con otro establecido en la zona de Bequeló.

— El único "*tambo*" registrado entonces pertenecerá a Juan Belza (sic.) mientras que Luis Flhor —holandés— tenía el monopolio en el ramo de "*talabartería*".

— No sucedía lo mismo con los "*zapateros*" que lo eran con negocio de venta de calzados, Juan Chans, Martín Arribillaga y Juan Bautista Iturbide, mientras que como "*Plateros*", joyerías actualmente, se desempeñaban Juan Brunengo, Dionisio Barboza y Pedro Ferlé y Cía.

— Quien figura como "*Tendero*", teniendo la exclusividad en esa actividad, era Dn. Antonio Barboro, mientras que como "*Ojalateros*" (sic.) encontramos a Berneche y a Manuel Castro, quien había anexado a su actividad industrial la de almacén!

Dentro de los almaceneros adquieren destaque los comercios de Bartolo Raffeto, Pablo Varela (Giménez y Dr. Braceras), Estebán Rivara, (Detomasi y 19 de Abril), Domingo Aramburu, Manuel Castro, José María San Román (asentado en Corralito), Roberto Negrete (en el arroyo Grande) y Pedro Cámpora, en Villa Soriano.

— Destacamos una actividad hoy desaparecida, "*Veletería y jabonería*" actividad que desarrollaba la firma "Juan Zamora y Cía.", en sitios que hoy pertenecen al Club de Remeros Mercedes, siendo aquellos renglones esenciales en esa época.

— Los "*Sastres*", que debían aportar por su actividad, eran Elías Apesteguía y Miguel Lacoste, ambos en Mercedes, mientras que en una actividad tan disímil como la de "*carreteros*" —los camioneros de hoy adecuándose al progreso— eran encabezados por Luis M. de Castro, que tenía una verdadera empresa, con 3 carruajes, mientras que lo seguían en orden de importancia Elías Serantes y en la zona de Agraciada la firma "Porrúa y Ordeñana", mientras que con una sola carreta y escaso avalúo impositivo, figura una larga nómina de trabajadores de esta actividad.

Reconocidos "*Panaderos*" lo eran Pedro Mundada y Cía., que tenía su establecimiento en Soriano y Bizcocho (hoy Detomasi y Rivera), edificación recientemente derruida, donde en 8 piezas de enorme tamaño se desarrollaba esta actividad, teniendo en su predio dos atahonas, movidas a fuerza de mulas donde se molía el trigo para proveerse de la harina necesaria para la confección de los productos que expendían, que se cocían en un amplio horno, ubicado también allí. El terreno que ocupaba esta industria era de 3/4 cuadra por Bizcocho y 1/2 cuadra por Soriano, mientras que su colega, Angel Péndola, estaba establecido en lugar más distante.

— Finalmente los patrones de embarcaciones cumplían un rol preponderante en la economía doméstica de la época, y localizamos así a Luis M. de Castro,

que tenía cinco unidades, las que complementaba como dijimos con sus carruajes, constituyéndose en un gran empresario, seguido por Mauá y Cía., que poseía tres embarcaciones y aparecen también en este rubro los nombres de Santiago Pitamiglio, Cayetano Sastavino (hoy Guastavino), Antonio Anuncio y su hermano Francisco y Antonio Bancalari.

PROPIEDADES URBANAS

En cuanto a cantidad y lujo en las propiedades urbanas, destacamos en Dolores, las de Francisco Solari, que es dueño de 3 fincas de azotea y una de techo de paja, avaluadas en total en $ 7.500, mientras que Antonio Ferrari es propietario de 3 fincas de azotea, que se avalúan en $ 6.000.

En Mercedes, mientras tanto, son sin duda las de Juan Eduardo Fregeiro las de más categoría, pues entre 4 fincas de azotea y dos de techo de paja, se valorizan en $ 20.500, mientras que los sucesores de Díaz Ferreira tenían también cuatro propiedades con techo de azotea y sólo 1 cubierta de paja, aunque sus valores eran muy modestos, pues sólo se avalúan en $ 7.500.

En 1860 deben tributar sobre sus valores un total de 225 casas de azotea y 170 casas con techos de paja, mientras que al año siguiente, modificado en algo el régimen impositivo, son 381 las fincas consideradas urbanas, mientras que 753 son las catalogadas como fincas rústicas.

POBLACIONES DE ESTANCIAS

Han sido tomadas aparte del valor de la tierra, en el inventario que a los fines impositivos citados se levantara, destacándose por tal motivo las dedicadas a la cría de ovinos, que requerían el establecimiento de numerosos puestos para atender los diversos rebaños, que poblaban las miles de cuadras de los criadores más destacados.

Vemos así que Teodoro PRANGE, en el Espinillo, en 24.300 cuadras que totalizan sus 9 suertes de estancia, tiene diseminadas nada menos que 38.000 ovejas, más 3.900 vacunos y 500 caballos, todo vigilado desde 31 puestos o poblaciones de pastores, en su mayoría, avaluada esta edificación en 9.000 pesos a los fines impositivos.

En cuanto a valores lo sigue Juan BRUN, en el Duraznito, que tiene 25.000 ovejas, 2.600 vacunos y 200 caballos en sus 8 suertes de estancia (21.600 cs.), con 18 poblaciones (tal vez muchos ranchos entre ellas), con un valor impositivo de $ 7.100.

Recién después aparece en este rubro MAUA & CIA. con sólo 8 puestos distribuidos en sus 11 suertes de estancia —o sea 29.700 cuadras²—, en los que predominan los vacunos —cosa que estaría explicando porque hay menos puestos de vigilancia del ganado— con una dotación de 16.000 vacunos, 2.000 caballos y sólo con 7.150 ovejas, las que son valorizadas en 6.000 pesos.

Es apenas superado por Severiano VILLEGAS, que en 9 suertes de estancia sólo tiene 40 vacunos y 1.000 ovejas, siendo las poblaciones levantadas en aquella extensión, un total de 3, que son valoradas en 6.200 pesos en el distrito de Agraciada.

MAYORES FORTUNAS

Para terminar, tomando en consideración todo lo que compone la planilla impositiva a que nos estamos refiriendo, es indudable que encabeza las mayores fortunas, MAUA & CIA., que en sus 11 suertes de estancia, con los ganados de las 3 especies que referimos, las embarcaciones reseñadas, una chacra y sus poblaciones rurales llega a sumar 164.800 pesos que se le fijan como base impositiva.

Sigue luego la de Luis PRANGE, que en el Espinillo, como dijimos, concentra su fortuna en las indicadas 9 suertes de estancia, con sus ganados y la señalización de un negocio, sin especificarse su tipo, aunque por su monto, de sólo 240 pesos sería de poca o de ninguna importancia. Su capital total se avalúa a estos fines en 145.640 pesos.

En el Perdido la firma ZUÑIGA y JACKSON, en 8 suertes de estancia tiene pobladas 40.000 ovejas, y pocos vacunos en cambio, siendo el valor total de su fortuna de 129.500 pesos.

Sigue luego Juan BRUN, en Duraznito según dijimos, con el número de ovejas indicado, pocos vacunos, indicándose también un negocio, sin especificarse el ramo, aunque por su avalúo de 3.000 pesos puede considerarse sea un almacén o pulpería. La calidad de los campos, pedregosos, justifica la explotación que se realiza en estas tierras. El monto de su capital llega a 108.100 pesos.

Caso diferente es el del finado José MERNIES —para esa época— que en sólo 3 suertes de estancia en la zona de Bizcocho y Cañada Magallanes tiene muchos vacunos, tantos que es quien sigue en número de ellos a Mauá, teniendo asimismo su sucesión, algunas propiedades en Mercedes. Su fortuna llegaba a los 89.600 pesos, mientras que muy cerca, completa este resumen la firma, poderosa por cierto, de LARRIERA, JACKSON & Cía., en las costas de San Salvador, que soporta un avalúo impositivo de 88.600 pesos, con buen número de vacunos (7.550) en las 8 suertes de estancia que poseen.

Hemos querido brindar un panorama de la situación socio económica de la época a que se refiere esta documentación que anotamos, debiendo tomar en cuenta el lector, que estos datos tienen una antigüedad cercana a los 130 años.

Alfonso G. Arias

SUCESOS PREELECCIONARIOS DE HACE UN SIGLO

Los archivos son ricos en datos que nos orientan respecto a la problemática referida a la organización de los comicios. Es así que con fecha 3 de enero de 1887 se lee una nota enviada al Juez de Paz de la 10ª Sección Don Pedro T. Balarini que dice así: "En fecha 22 del mes próximo pasado se le remitió a Ud. el Cuaderno del Registro Cívico y las Balotas, para la inscripción en esa sección y la 7ª que tiene a su cargo. Como se tiene conocimiento que tanto los Cuadernos como las Balotas no han llegado a su poder, le prevengo que la agencia remitió todo por la diligencia que va a Perico Flaco, según conocimiento dado a esta Corporación.

Se hace necesario, pues, que los reclame cuanto antes de alguna de las postas que hay en ese trayecto, así como las notas que también van adjuntas a los Cuadernos, a fin de dar cumplimiento a las prescripciones de la Ley de Elección Dios Gde. a Ud.

Pedro I Centurión Francisco Baños S.I.

Pero no solo se producían retrasos en los envíos del material eleccionario debido a los precarios medios de comunicación, sino que igualmente desde el punto de vista administrativo surgían inconvenientes tal vez debido a la impericia de algunos de sus funcionarios. No olvidemos que hace un siglo, el nivel educativo general, no era el actual, por tal motivo a veces surgían imprecisiones en las actuaciones. Es así que leemos en nota previa dirigida al Exmo. Sr. Ministro de Gobierno Dr. Dn. José Pedro Ramírez lo siguiente: "Tengo el honor de dirigirme a V.E. comunicándole que ayer a las 5 p.m., después de llenadas todas las formalidades que prescribe la Ley de la materia, se procedió en acto público a la insaculación de los ciudadanos que han de componer las mesas inscriptoras en el próximo período electoral.

Pero sucede Exmo. Señor que al verificarse aquel acto, no ha podido verificarse a la insaculación de la 6ª sección y 11ª sección Judicial, en virtud de que en el archivo de esta Junta no existen antecedentes algunos de los Registros de aquellas dos secciones.

Ayer mismo me dirigí al Juzgado Letrado solicitando copia autorizada, del Registro de aquellas secciones y se me contestó que no se podía acceder a lo pedido, en razón de que en el archivo de aquella repartición no existe antecedente alguno al respecto.

Debo hacer presente que el último Registro corresponde al año 1884 que es por el cual se ha verificado la insaculación de ayer, y que las copias archivadas en esta Corporación perteneciente a las dos secciones a que me refiero, son para la 6ª del año 78 y para la 11ª la del año 1881.

No he debido pues hacer la insaculación de esas dos secciones, sirviéndome

de aquellos Registros atrasados, desde que como se ve existe otro posterior, que es el que según la Ley debe servir para el acto que ayer se ha realizado. Es en mérito de las circunstancias que dejo expuestas, que he resuelto dirigirme al Sr. Ministro consultándole cual es la regla de conducta a que debe ajustar mi proceder en el caso ocurrente.

Deseoso siempre de dar verdadera aplicación a la Ley y sujetarme en todo a su más estrictas prescripciones, he creído que esta consulta es la que efectivamente corresponde, para poder adoptar una determinación que se encuadre dentro de los principios sanos de verdadera libertad política, cuyos derechos consagran nuestro Código Supremo.

Reitero al Sr. Ministro las protestas de mi distinguida consideración y alta estima, en que le saludo deseando que Dios Gde. a V.E.".

Pedro I Centurión. Francisco Baños S.I.

Se advierte a través de las notas, el interés de las autoridades de realizar el acto electoral en la forma más correcta posible, haciendo estricta observancia de las leyes.

Al respecto es bueno transcribir un escrito enviado al Sr. Juez de Paz de la 7ª sección que corrobora la línea marcada de incorruptibilidad.

"Se ha recibido su nota fecha 25 del cte. dando cuenta de que de los ciudadanos insaculados para componer la mesa inscriptora de esa sección, resultan haber dos que han fallecido y uno que no reside en aquel distrito.

En respuesta cúmpleme decirle que en el día designado por la Ley, debe Ud. constituir la mesa con los respectivos suplentes.

La nota que contesto contiene una recomendación que debo rechazar en absoluto porque Ud. no tiene derecho a hacerla, ni la Junta puede aceptarla sin menoscabo de la Ley.

Me refiero a la recomendación que hace Ud. respecto a que en reemplazo de Don Facundo Romero, uno de los fallecidos, se haga recaer el nombramiento en la persona del ciudadano Dn. Mamerto M. Cruz.

Ud. como funcionario público debe conocer las leyes del país, y por consiguiente ha de saber también que la Junta no nombra a los ciudadanos que han de desempeñar aquel cometido, sino que cumpliendo los preceptos de la Ley de Elecciones los insacula, es decir, los sortea.

Como Ud. ve, pues, la Junta no puede nombrar a determinada persona, pues tal hecho importaría una inmoralidad que esta Corporación no consentiría bajo ninguna consideración.

He querido hacer esta salvedad para no dejar sentado el mal precedente, de que la Junta acepta que un Señor Juez encargado de cumplir y hacer las leyes, le recomiende que estas se violen abiertamente.

Dios Gde. a Ud.

Dr. Domingo I. Pitamiglio. Francisco Baños S.I."

Para terminar con las referencias a las normas que cumplían hace 100 años transcribiremos las soluciones de las insaculaciones de las secciones 6ª y 11ª hechas al comienzo en forma incorrecta.

Las notas van dirigdas a los Sres. Jueces de la 11ª Sección Dn. Ramón Pérez y de la 6ª Sección Dn. Pedro A. Susana.

Mercedes, enero 4 de 1887

Como con arreglo a la Ley de Elecciones, no ha podido constituirse las meses inscriptoras de esa sección, la Junta dio cuenta al S.G., esto por telegrama de fecha de ayer, mandó que se procediese al nombramiento de los ciudadanos que han de desempeñar aquel cometido de acuerdo con lo que prescribe el artículo 6° del decreto del 16 de abril de 1878.

En esta virtud se ha procedido a dar cumplimiento en aquel mandato, en la forma siguiente: respectivamente 11ª sección Titulares: Gabino García, Amaro Centurión; Suplentes: José H. Centurión, Ricardo Modernell.

6ª sección. Titulares: José María Madrid, Fausto Madrid; Suplentes: Sinforoso Real, Santiago Silva.

Se le comunica a Ud. a fin de que se ponga de acuerdo con los sres. nombrados en el de constituir cuanto antes la referida mesa".

Como última acotación señalamos que los envíos de encomiendas oficiales, debían remitirse a Villa Independencia (Fray Bentos). Desde allí en vapor a Montevideo o el camino inverso; en varias notas oficiales se menciona el vapor Olimpo que pertenecía a agencia naviera que poseía oficinas en Mercedes y Villa Independencia.

Lilia D. Armas Castro

APLIN Y BECERRO DE BENGOA: DOS NATURALISTAS VIAJEROS, OLVIDADOS EN SORIANO

Existe un regular número de relatos de naturalistas y también comunicaciones científicas sobre temas de ciencias biológicas que no se difunden a nivel popular, sucede lo mismo en historia. Esto ha pasado con la obra de dos viajeros que cruzaron Soriano hace aproximadamente un siglo y dejaron impreso lo visto en nuestra tierra. Curiosamente, no han sido citados en la bibliografía local pese a que sus observaciones y comentarios son de real interés. Se trata del inglés Aplin y el uruguayo Becerro de Bengoa, con siete meses y tal vez un año en el departamento, respectivamente. El primero de ellos escribió sobre aves y mamíferos; también es el tema del segundo de los nombrados que se extiende además sobre otros muchos aspectos, geográficos, productivos, sociales y económicos. En la presente contribución comentaremos principalmente lo relativo a fauna tratando de extraer coincidencias —debido a la contemporaneidad de ambos testimonios— que nos permitan identificar los animales que vivían en la zona en aquellos tiempos.

Los dos autores no se conocieron entre sí. en sus escritos no aparecen menciones personales ni sobre sus obras. Cronológicamente, los primeros apuntes pertenecen a Becerro de Bengoa. Son de 1885 si bien fueron publicados recién en 1909, mientras que Aplin permaneció en Soriano entre 1892 y 1893, editando casi inmediatamente sus notas. Es por eso que iniciaremos los comentarios por este último, también debido a la originalidad y alta calidad de sus trabajos.

EL VIAJE DE APLIN

Según relata el ornitólogo inglés Sclater, cuando se hallaba preparando con William Hudson un tratado sobre aves argentinas, halló que eran muy poco conocidas las que vivían en el inmediato Uruguay. Fue por eso que solicita a comienzos de 1892 apoyo a la Royal Society of London la que otorga cien libras esterlinas con destino a un zoólogo que obtenga material en nuestro país. Sclater se compromete entonces en designarlo y, con ese fin, publica un aviso en la revista científica "Nature". Se presentan varios interesados pero no tiene dudas en seleccionar a O. V. Aplin, autor de "Las aves de Oxfordshire", bien conocido naturalista de campo. Lo recomienda a un amigo —del cual no ha trascendido el nombre— que le asegura alojamiento en su estancia en el Uruguay.

El 1° de setiembre de 1892 Aplin parte de Inglaterra y al llegar a Río de Janeiro, ya comienzan sus problemas. Trece días pasa allí hasta lograrse un certificado de que los pasajeros se hallaban libres de la enfermedad del cólera. Este era el permiso de acceso a los puertos del Plata pero aún faltaba una cuarentena, que en el caso de quienes iban a Montevideo debía cumplirse obligadamente en el Lazareto de la isla de Flores. Aplin era el único cuyo destino era nuestra capital y ante las casi seguras incomodidades de un confinamiento solitario en un "peñasco desolado" prefiere seguir a Buenos Aires donde cumple el período de precaución.

Es por eso que recién el 12 de octubre llega, en el buque de paletas "San Martín", encontrando que todos los arreglos previos de Sclater para asegurar su estadía en el "Departamento de Minas" —donde residía el amigo de aquél— han fracasado. Pero trae consigo una carta del ministro inglés dirigida al vicecónsul británico, quien lo presenta al Sr. Félix Buxareo Oribe. Este era hacendado en la zona del Monzón, en Soriano. Nacido en 1858 en Montevideo, completa sus estudios en Europa y a su regreso publica numerosos artículos sobre agricultura y razas vacunas (10: 106-107). Invita a su establecimiento a Aplin quien inmediatamente acepta, agradeciendo sus atenciones y hospitalidad[7]

En la tarde del día 18 sale por tren hacia San José y luego —a la mañana siguiente— en la diligencia que lo transporta por 22 leguas hasta "Santa Elena", que así se llama la estancia. El campo tiene aproximadamente once mil hectáreas y se encuentra entre el arroyo Grande y dos de sus afluentes, el Monzón y el Sauce. Describe el ambiente expresando que se trata de una zona típica uruguaya con praderas de suelo ondulado cubiertas con pasturas. En algunos puntos aparecen grupos de granitos. También cañadas en los valles, pajonales y monte a lo largo de los principales cursos de agua.

Desde el campo de Buxareo efectúa visitas ocasionales a estancias cercanas. Aplin menciona "Las Coronas" al oeste del Monzón y también las ubicadas en el departamento de Flores, "Santa Adelaida" y "Santa Ana", cuyo dueño por aquellos tiempos era el también inglés Emerson. A principios del mes de diciembre sale, con su amigo Juan La Dieu, y conoce el establecimiento "Santa Florencia" luego de cruzar el río Negro por el paso Navarro. Vuelve a Montevideo el 28 de mayo de 1893, donde observa las colecciones del Museo Nacional y agradece por ello al Prof. José Arechavaleta, su director, y al ayudante de zoología Sr. Juan H. Figueira.

TAREAS DE BECERRO DE BENGOA

El 15 de abril de 1892, Orestes Araúio le escribía al Dr. Iulián Becerro de Bengoa: "no hay nada peor que ofrecer todo el brazo á quien sólo pide un dedo, y esto le sucede á usted conmigo... para el curso de lecciones de Geografía Nacional... deseando cumplir con mi cometido del mejor modo posible, me dirijo, pues, á mis

amigos de campaña pidiéndoles que se sirvan ayudarme en mi empresa de inculcar la verdad y salirme del camino trillado" (5: 31). ¿Qué le pedía Araújo, uno de nuestros primeros historiadores, a Becerro de Bengoa? Nada menos que todo lo conocido sobre el tema en el departamento de Soriano.

La contestación —descontada la dificultad de las comunicaciones a fines del siglo pasado— igualmente algo se hace esperar por motivos que luego explicaremos. Está fechada el 5 de junio del mismo año y es realmente informativa, (5: 32-33). Obviamos su reproducción ya que puede ser consultada en los Anales de Instrucción Primaria que se hallan regularmente en las bibliotecas de los institutos de formación docente del Uruguay. Con ella, recomponemos su actividad en Soriano. En aquel momento hacía ya seis años que no visitaba Mercedes, por lo que no podía proporcionarle datos actualizados a Araújo. Se dirige entonces a su amigo González Roca quien no le contesta, por lo menos en tiempo, ciñéndose entonces Becerro de Bengoa exclusivamente a lo observado por él cuando cumplió sus tareas de inspección de escuelas. Al respecto dice: "para escribir lo que le mando me he atenido únicamente á mi memoria y á los apuntos que hice en 1885, cuando recorrí á caballo todo el Departamento de Soriano"... "la parte de Zoología es producto de mis observaciones, y en su mayor parte original, así es que deseo conservar la paternidad de ella". Agrega que su modesta biblioteca la tiene en San José pero que en su estancia —desde donde contesta— no cuenta con bibliografía especializada.

El texto mencionado incluye (5: 58-59) una introducción a sus anotaciones sobre zoología y biología uruguayas. Además de remitir los apuntes a Araújo, lo hace a D. Francisco Vásquez Cores para que los use en sus nuevas ediciones de textos sobre historia natural. Y también reproduce ahí una carta enviada a este último con frases que nos parecen muy interesantes porque hablan de una sensibilidad hacia lo nativo que pocas veces encontramos en los escritos de la época. Se refiere a la ausencia de comentarios sobre la fauna del país en las obras de aquel docente: "es triste cosa que se conozcan los animales que pueblan el Himalaya, ó Noruega, ó el Africa Central, y no se sepan nada (los alumnos de nuestros centros de enseñanza) de aquellos que viven á su lado, en su tierra, sirviéndole o perjudicándole". Este enfoque, junto con algunas observaciones, es lo que consideramos de real destaque y que justifica el estudio de su obra a la vez que la de un naturalista de la talla de Aplin.

LOS TRABAJOS EN AVES

La obra conocida de Aplin sobre ornitofauna de nuestra región se reduce a dos títulos[2, 3] al que hay que agregarle otro recientemente exhumado[1] si bien tiene escasa relación ya que trata sobre algunas aves marinas, observadas en el transcurso del viaje desde las islas británicas hasta Montevideo. Pese a este escaso número de trabajos publicados su contribución es realmente importante para Soriano y aún no ha sido debidamente estimada. En lo que respecta a este grupo obtuvo 216 ejemplares pertenecientes a 93 especies diferentes, efectuando comentarios sobre otras 37 no colectadas[7, 9]. Describe su sorpresa al llegar a "Santa Elena" y observar la gran cantidad que son atraídas por la casa habitación, galpones y huerta inmediatos a lo que agrega su variedad, bello colorido y mansedumbre. Se extiende en sus notas de campo y dedica mucha extensión —entre otros— a zorzales, calandrias, cachilas, golondrinas negras, cardenales, tordos, urracas, benteveos, horneros, picaflores, dormilones de campo y monte, carpintero, martín pescador, loro barranquero, diversos rapaces, garzas y patos, perdiz, martineta, ñandú, etc., algunas de ellas ya muy escasas en el departamento. Esta numeración es representativa; no creemos del caso sintetizar sus interesantes obervaciones debido a la índole informativa y no científica de la presente contribución.

Los trabajos sobre aves de Becerro de Bengoa no tienen ni por asomo la precisión y extensión de los de Aplin. Sin embargo, uno de curioso título[4] nos dice de la martineta, el ñandú y la gallineta, con alguna amplitud. Sus conceptos han sido superados o son erróneos, pero en la nota se extraen observaciones de interés histórico en lo relativo a las ciencias naturales. Expresa que entre 1875 y 1881, formó una colección zoológica de más de 300 ejemplares. Luego de su preparación, los entrega al Museo de Historia Natural del Instituto de Vitoria, España, como testimonio de gratitud ya que allá cursó su bachillerato. También dona fósiles, petrificaciones y nidos al catedrático de la Universidad Central de Madrid, Dr. Pérez Arcas. Del estudio de dicho material, los Dres. Antonio Pombo y Luis Ochoa de Echagüen publicaron un folleto con su clasificación científica, que hasta el momento no hemos podido ubicar.

Posteriormente, en su siguiente trabajo[5], luego de expresar que no existen animales exclusivos de Soriano, comienza una enumeración de aves. Incluye comentarios originales sobre gran cantidad de pajaritos, el nido del junquero, nuevamente el ñandú, la distribución de las palomitas de la Virgen con una observación equivocada y, entre diversas aves, notas sobre algunos picaflores del Uruguay.

APORTES SOBRE MAMIFEROS

En este tema, nos parece notable el trabajo publicado en Inglaterra por Aplin[3] y que en su introducción agradece —por la identificación de algunas especies— al mastozoólogo Olfield Thomas. Menciona 25 especies vivientes en la región que son la primera visión de conjunto y el comienzo de la bibliografía científica local en lo que respecta a mamíferos. De él todo nos interesa y por eso comentaremos sus observaciones sobre un número importante de los animales que trata.

Ya en aquel momento dice, recordemos que hace casi cien años, que el gato montés se va volviendo raro en Soriano ya que es sistemáticamente trampeado. Algo similar sucede con el gato pajero. El puma está extinguido en muchas partes pero se halló a lo largo del río Uruguay y fue visto, aunque escasamente, cerca del paso Navarro en el río Negro; otro ejemplar apareció en el arroyo Monzón algunos años atrás. Había dos especies de cánidos: el zorro, todavía numeroso y el aguará, del que no pudo obtener pieles pero se le aseguró que vivía en los cerros rocosos de las menos frecuentadas partes de la zona. Esto lo confirma cuando fueron trampeados "uno o dos, alrededor de abril y mayo" en Santa Elena. Lo dicho sobre los lobos de río nos da profunda tristeza porque hoy casi son solamente un recuerdo; en cuanto al chico, cómo le disputaron un biguá herido por Aplin y que cayó al agua. El de pecho amarillo —"blanco" en el original— mamífero de gran tamaño, hoy ya está desgraciadamente extinguido en el río Negro. Al prociónido comúnmente conocido como "mano pelada" lo denomina "mano peluda"; fuera de la jocosa equivocación en el nombre aparece una serie de comentarios sobre la clasificación de la especie. El zorrillo es prolijamente descrito en tres páginas, se agrega que es muy común en Soriano y Flores, manso y descarado. El hurón está definido como "esta salvaje y como diabólica comadreja" en obvia referencia al mamífero europeo que nada tiene que ver con el de nuestra tierra.

Un solo murciélago fue reportado, el *Histiotus*, de grandes orejas que son las que lo caracterizan. Entre los edentados cita la mulita, tatú y peludo, sin agregar mayores novedades. Roedores; la rata de pajonal, dos ratones (entre ellos el casero), dos tucutucu, apereá y carpincho. Sobre éste se extiende por varias páginas describiendo prolijamente sus costumbres y haciendo hincapié en que es el más grande de su orden en el mundo. Habla del coypu o nutria y menciona la ausencia de la vizcacha para la que es barrera el río Uruguay. Un solo cérvido aparece; el

venado de campo. Casi extinguido en Santa Elena, en la época de observación había sido protegido un rebaño compuesto por doce hembras y siete machos. No pudo hallar otros dos, ciervo de los pantanos y guazubirá, que según sus informantes todavían vivían en las costas del río Uruguay. Finaliza la lista con las dos comadrejas, overa y colorada, diciendo que esta última es rara en aquella parte de Soriano.

También Becerro de Bengoa se extiende sobre los mamíferos que aparecían en nuestro departamento en la penúltima década del siglo pasado. Sin ordenación sistemática, en apenas un par de páginas, va enumerando una veintena de especies. Entre los no citados por Aplin figura el coatí, pero sin comentarios. Finaliza diciendo que "hasta hace poco" vivían en los montes del arroyo Grande dos cuadrúpedos; el zorro-agüero (aguará) y el pacaré (pecarí o chancho de Monte). Del primero habla que los paisanos tienen en gran estima su cuero y del pecarí sufrió personalmente una rociada que el animal efectúa para hacer perder el rastro a sus perseguidores.

Finalmente, dentro del tema hay una referencia muy interesante. Cuenta (5: 46) que su amigo, el hacendado de Corralito Alfredo de Herrera, llegó a tener un rebaño de cien alpacas luego diezmada por el saguaypé (que él llama "sobaipé"). Veinte se salvan y son enviadas por el Dr. Juan José de Herrera al Jardín de Aclimatación de París. No hemos visto comentada esta experiencia en ninguna publicación especializada.

OTROS TEMAS DEL CAMPO

El inglés Aplin casi no efectúa comentarios sobre otra temática que no sea ciencias naturales o alguna pequeña descripción geográfica. Su especialización, método y evidente prudencia antes de establecer conclusiones, seguramente lo han auto limitado. Diferente es el caso de Becerro de Bengoa que, luego de las cartas introductorias a su trabajo, lo empieza con el título "Apuntes para una Monografía del Departamento de Soriano (año 1885)" (5: 33). Las observaciones sobre geografía, cuchillas, arroyos, ríos, etc. y fauna abarcan la primera mitad y la parte final. El resto —unas diez páginas— se reparte entre varios temas tratados algo desordenamente, que pasamos a comentar.

En lo relativo a flora, se extiende sobre el monte indígena pero luego habla de plantas útiles, venenosas y alguna alimenticia como el boniato (5: 33)[8] con la historia sobre su ingreso al Uruguay que no aparece en el clásico libro de Mariano Berro[6]. Sobre mineralogía, no sabe de explotación del subsuelo. Geología; luego de expresar que desconoce la materia, esboza una pequeña historia con comentarios sobre fósiles que estimamos no debe tomarse en cuenta ya que los datos son erróneos o poco precisos.

De mayor interés son sus restantes observaciones. Sobre ganadería expresa que los establecimientos de alguna importancia —que son la mayoría— se dedican a la vez a la cría e invernada, o sea lo que hoy llamamos ciclo completo. Escribe que se registra un alto porcentaje de refinación con las razas Durham y Hereford, siendo muy raro el estanciero que sólo cuenta con vacunos criollos. De ovinos menciona las cruzas con Rambouillet, Negrette, Lincoln y Bog-Marsh. Ya quedaban pocas yeguadas criollas, sacrificadas en su mayor parte en las graserías. Luego menciona que el establecimiento de Mauá es el criador más famoso en el Uruguay de mulas mestizas siendo que cuando una criolla no costaba más de doce pesos oro aquellas se vendían en la Tablada de Montevideo a cuarenta como chúcaras, y al doble luego de amansadas.

Extrae de esto alguna conclusión y varias reflexiones del siguiente tenor: "a medida que se transforman las razas animales, inyectándoles sangre extranjera...

se transforma también su criador, que en adelante será más civilizado, pero indudablemente más flojo", producto de su comentario previo de que ya no se volvería a ver el "tipo eminentemente criollo, no quiero decir gaucho". A esto agrega (5: 52-54) como nota y en diferente tipo de imprenta, que veinticinco años después de escrito lo anterior, nuestra gente de campo ha cambiado "notabilísimamente" y que el factor fundamental ha sido la escuela de José Pedro Varela, con la que se identifica plenamente.

SOBRE ACTIVIDADES Y CENTROS POBLADOS

Según Becerro de Bengoa, la agricultura en aquel tiempo estaba poco desarrollada ya que solamente hay algunas chacras cultivadas en las inmediaciones de Mercedes y Dolores. El mayor centro agrícola se ubicaba en la costa del Sauce y Agraciada, donde los cultivos son de trigo y maíz aún cuando se empezaba a plantar viña. De industria se limita a mencionar tres saladeros sobre el río Negro y tres molinos para la fabricación de harina. El comercio se reduce a las exportaciones de aquellos (carne, grasa, cueros, etc.) y a la importación de sal para su funcionamiento, además de artículos de consumo general.

Por último, bajo la ya casi olvidada palabra "corografía" se ocupa de tres centros poblados departamentales. La capital, Mercedes, estaba compuesta por dos grupos de población unidos por calles rectas; la ciudad vieja y la nueva, cada una con su plaza. En la primera se ven casas antiguas de azotea y ranchos de ladrillo y terrón; viven las familias pioneras, negociantes, empleados y el "chinerío de la orilla". En la otra hay solamente construcciones modernas ocupadas por gente recién llegada o enriquecida, militares y el "chinerío cuartelero". La población es de nueve mil habitantes y hay hermosos edificios públicos y privados: Jefatura, club Progreso, una hermosa Iglesia sin concluir, varias sociedades de recreo, confiterías, hipódromo, un puerto de escasa concurrencia y también teléfono y telégrafo.

Luego menciona la segunda ciudad, Dolores, a la que asigna treinta mil habitantes, suponemos que por error de imprenta, ya que el número debe ser tres mil. Su edifcación era muy desigual, con muchos huecos sin poblar, la iglesia es un rancho, hay centro de recreo con buena biblioteca y puerto. La población, muy culta y con notables escuelas. Un centro comercial y el molino de Bremerman, éste fuera de la villa en las costas del río San Salvador. Escribe además sobre Santo Domingo de Soriano, con visión pesimista: "carece absolutamente de movimiento, su comercio es escasísimo, se reduce a dos o tres casas de negocio. Sus calles despobladas se confunden con el campo... solo el vaporcito que baja de Mercedes, alegra por un momento con su paso la tristeza que reina en aquellos parajes".

CONCLUSIONES

Podemos extraer algunas conclusiones de los trabajos de ambos naturalistas, analizándolos comparativamente. Pese a la formación científica claramente dispar y hasta la diferente nacionalidad e idioma —uno uruguayo, el otro inglés— en líneas generales coinciden sus observaciones sobre la fauna de Soriano, lo que nos asegura su certeza. El período entre 1885 y 1892 cuenta, por otra parte, con pocos testimonios sobre este tema. Todavía las poblaciones de aves no habían sido mayormente reducidas; es así que se escribe sobre algunas —por ejemplo el loro barranquero— que ya no parecen vivir en nuestro departamento. Diferente es la situación de los mamíferos que, si bien bastante reducidos, estaban representados por especies muy interesantes que hoy están extinguidas. Es el caso del puma, lobo grande de río, ciervo de los pantanos y aguará, todos de gran talla y notables por muchos aspectos. También, por parte de Becerro de Bengoa, se proporciona

una descripción geográfica y relatos sobre actividades humanas y centros poblados que completan una visión de las características de la vida en las tierras sorianas en las últimas décadas del siglo XIX.

AGRADECIMIENTOS

Al Prof. Manuel Santos Pírez, Ed. Elsa Rivas, Esc. Alfonso Arias y, en especial, al Sr. Juan Cuello, por el desinteresado préstamo de bibliografía sin la cual no hubiera sido posible escribir esta nota.

Lic. José Olazarri

BIBLIOGRAFIA CITADA

1. *Aplin, O. V.* 1893. Petrels seen on the voyage to Montevideo. The Zoologist, (3) 17: 152.
2. *Aplin, O. V.* 1894. On the birds of Uruguay. With an introduction and notes by P.L. Sclater. The Ibis (6) 6: 149-215, London.
3. *Aplin, O. V.* 1894. Field-notes on the mammals of Uruguay. Proc. Zool. Soc. London, 1894: 297-315.
4. *Becerro de Bengoa, J.* 1909. Los incubmásculus o machos empolladores (Contribución al estudio de la ornitología uruguaya). An Instr. Primaria, (7) 6 (1/6): 96-105, Mont.
5. *Becerro de Bengoa, J.* 1909. Papeles viejos. Apuntes, notas y observaciones sobre Geografía, Zoología y Biología uruguayas. An. Instr. Primaria, (7) 7 (7/12): 31-68.
6. *Berro, M. B.* 1914. La Agricultura Colonial. Ed. del autor, 315 pp., Montevideo.
7. *Olazarri, J.* 1986. Las colecciones de Aplin en nuestra región. Crónicas. V (848): 9. Mercedes.
8. *Olazarri, J.* 1986. Una visión de la fauna de Soriano, en 1885. Crónicas, V (878):7.
9. *Palerm, E.* 1981. Un inglés de Oxfordshire, Mr. O. V. Aplin, en la ornitología uruguaya. Bol. Mus. Nac. Hist. Nat. Mont., 2 (34): 1-5.
10. *Scarone, A.* 1918. Uruguayos Contemporáneos. Impr. Renacimiento, 676 pp., Montevideo.

PRESENCIA DEL CIIGS EN EL BICENTENARIO DE MERCEDES

Vienen cumpliéndose en este año de 1988 las distintas celebraciones dispuestas por el Comité Ejecutivo del Bicentenario de Mercedes, en un marco de festiva participación popular, como no podía ser de otra manera, ya que los 200 años de iniciado el proceso fundacional de la ciudad motiva a todos por igual.

La iniciativa de las celebraciones lanzada a fines de 1986 por este Centro, y que diera lugar a la conformación del Comité Ejecutivo que nuclea a las fuerzas vivas de la ciudad, critaliza luego a lo largo del año del jubileo en manifestaciones de la más variada índole, conformando programaciones que cubren distintas áreas.

Nuestro CIIGS ha tenido participación decisiva a través de sus delegados en dicho Comité, cuya actividad ha sido reconocida y resaltada públicamente, lo que nos complace hacer constar en estas páginas.

DOS SIGLOS DEL DEPORTE EN MERCEDES

Trataremos aquí de relatar cuál fue la evolución del deporte mercedario en doscientos años, atendiendo las maneras como se manifestó en sus distintas modalidades, sin que naturalmente detallemos en general actuaciones individuales, salvo cuando revelen culminaciones muy significativas.

Qué es el deporte y cómo evolucionó. "Deporte" es palabra derivada de "deportare", sacar fuera, y significa así ejercitar aptitudes que se aplican sin fines utilitarios. El "juego" tiene sentido análogo, pero más restricto, más dependiente del azar, en grados variables, y generalmente sin espectadores.

Deporte, con sentido actual, lo hubo en Grecia, con sus Olimpíadas, lanzamientos, saltos, carreras, box, pentatlón. En Roma tuvo un carácter más militarizado, incluyendo el "pancracio", análogo al box. En la Edad Media fue ocupación de caballeros, en las justas a caballo y a lanza, la caza, la esgrima, etc.

La rehabilitación del deporte en tiempos modernos fue muy gradual. La Cancha de Pelota donde se produjo el famoso Juramento en 1789, es un síntoma de esa creciente importancia. Pero en el siglo XIX, no existía, salvo excepciones, el comportamiento colectivo formando equipos. La restauración de las Olimpíadas en 1896 revelará el comienzo de una nueva época.

El Siglo XIX en Soriano. Ya en 1796 Manuel Denis solicitaba la concesión de un predio en Capilla Nueva, junto a la costa, para establecer allí una "cancha de bolos". Los "bolos", como se llamaba antes a las bochas, era así una práctica muy común, que continuó hasta la época actual.

Hubo en las primeras décadas del siglo XIX otras prácticas comunes, entre ellas las pencas o carreras con caballos, de las que constan varios casos en las cercanías de Mercedes, en especial en 1807. Y hubo otras diversiones afines al deporte, como la taba, el billar, la sortija y un poco después las corridas de toros, muchas veces "de muerte". Domas, yerras y otras prácticas camperas se efectuaban ya no deportivamente, sino con carácter utilitario.

La pelota vasca. Fue deporte que se practicó desde las primeras décadas. Una de las menciones más antiguas son los encuentros del joven Juan Idiarte Borda y Bautista Tihista en Gualeguaychú, donde obtuvieron un triunfo muy festejado en 1870, comentándose un "¡Dejála!" de J.I. Borda al que siguió un lanzamiento que pasmó a los espectadores. Expresión de ese auge fue la utilización ya en esos años en Mercedes de tres canchas: dos de ellas situadas en la actual calle Sarandí; "la de arriba", de Bautista Soumastre, estaba junto al Teatro Progreso (hoy Municipal, reformado) fundado en 1857, mudándose después una cuadra más al norte, a la de Cadet, hoy lugar de actividades del Centro Pelotaris Mercedes fundado en 1879;

Idiarte Borda expresa un triunfo como pelotaris; al lado Juan Flaco y Pedro Idiarte Borda.

la segunda, "la de abajo", en Sarandí casi Giménez, junto a la residencia de I. Borda; y la tercera, algo posterior, la del Hotel y Fonda de Izaguirre, en calle hoy Artigas, haciendo cruz adonde entonces se estableciera el Cuartel Gral. Luna. Se menciona después la de Ayres, junto al Hotel Francés, y otras en campaña, en el Perdido y en el A° del Medio, donde se cruzaban desafíos por 1882 por 300 pesos el partido, "a mano limpia" o "a paleta", "tirando de piedra" o de "derecha a derecha", como se consignaba en la prensa.

Década 1880-1890. Fue década de importantes expresiones deportivas, además de la pelota vasca. En 1884 se efectuó en Mercedes un festival atlético con "carreras con rana en carretilla", al rango, cinchadas y "partidos a la barra", con una barra torneada al ganador, partidos hoy en desuso. "La barra" tenía vector y regatón de hierro y lengüeta de madera; ganaba quien la arrojaba más lejos, "siempre que cayera de punta"; originada en Grecia, fue deporte muy popular en Navarra y Aragón. Hubo también "cucaña", o palo enjabonado, y también "a flor de agua", estando dicho palo paralelo y cercano a la superficie del agua. Se anunciaron también "Carreras de obstáculos no conocidas aún en Mercedes", y "corridas de toros de muerte".

Ese mismo año Pablo Galarza, entonces Jefe Político y de Policía, organizó pencas frente a sus galpones al sur de Mercedes, inaugurándose en 1885 el Hipódromo, y fundándose en 1889 el Jockey Club.

Galarza organizaba además espectaculares simulacros de combate en el Cerro con sus muchachos "guayaquises", a los que llevaba al río de madrugada a darse un chapuzón. En esos años se jugaba en el Club Progreso, fundado en 1877, al billar, damas, dominó y loterías de cartones, jugando las damas a la paloma con un corcho ornado de plumas. En 1890 el CLub Progreso debió además enfrentar a Reffino, con casa y joyería a los fondos del Club, con frente a la plaza, quien lo desafió a un partido de ajedrez, trasmitiéndose las jugadas por el teléfono fundado

en 1885.

Otro deporte impulsado por Galarza fue la esgrima, habiendo invitado al capitán catalán Sabat y Fargas, quien dio clases a los oficiales, habiendo sostenido un combate en el teatro con el propio Galarza, sin que se proclamase un vencedor. Sabat y Fargas contrajo enlace en Mercedes con la entrerriana Mª Luisa Ercasty, trasladándose al poco tiempo a Montevideo, por lo cual el poeta Sabat Ercasty afirmaba que él era pre-nacido en Mercedes.

Eran frecuentes en ese siglo los paseos a caballo de caballeros y damas a los alrededores. Y por 1890 fue novedad la aparición de las primeras bicicletas, siendo sus adelantados los jóvenes Clusellas y Reffino, primero con su gran rueda delantera y en su eje los pedales, después casi igual a la actual, que empezó a divulgarse entre los jóvenes, quienes las alquilaban por hora.

En el Siglo XX. Con el cambio de siglo se produjo una evolución explosiva en la difusión del deporte y en sus maneras de practicarlo y organizarse. Se convirtió muy pronto en un espectáculo generalizado, y se practicó en algunos de ellos en forma de equipos, novedad ni siquiera insinuada entre nosotros en el siglo XIX.

La chata balnearia en 1908.

Hubo anuncios, como en el de un premonitorio Club de Regatas Mercedes en 1898, corriéndose carreras entre dos botes gig y algunas falúas, lanchas entoldadas que fueron fácilmente superadas, quedando en la nada tal iniciativa. Y otro anuncio ocurrió en el 1900, el último año del siglo, aunque ya con un "nueve" en la cifra de las centenas, y ese fue el de la formación, más de palabra que de hecho, de un Club de Football Mercedes, pero entramos ahora en un tema absorbente, cual fue la introducción del deporte que llegó a ser el de más arraigo popular. Veamos cuáles fueron sus primeros pasos.

Llega el "fobal". En 1902 se funda el Mercedes Football Club entonces formalmente, con 40 socios. Eugenio Lisaut me contaba hace años que él había sido el encargado de comprar la primer pelota, aquellas de cuero y piripicho, en Montevideo, por $ 1.20, la que se exhibió en la Librería Oriental de Aníbal Seuánez

Olivera y Perera del Marco. Propulsor inicial fue Gualberto Echeverry, forward del Albión de Montevideo, y el primer Presidente fue Larrechart. Y se jugó al "fóbal", como se pronunciaba popularmente, en el campo frontero a la flamante estación de ferrocarril (de 1901), y que después se llamaría "Luis Chelle". Para la primer práctica se llevó una botella de caña para masajear lesionados en aquel deporte a puntapiés, pero cuando se debió usar, la encontraron sorprendentemente vacía...

En 1904, ante amagos revolucionarios, divididos blancos y colorados, el club se disolvió. Pero a fines de año el fútbol resurgió, por la influencia de algunos precursores entusiastas: Luis A. Zanzi, con sus proficuos 23 años de edad, y habiendo ya erigido el edificio del Liceo, el más notable de Mercedes, yendo a pelotear al campo de Sampayo con algunos amigos; Tomás Bruce, alternando con su peonada de "La Charolesa"; Alfredo Samonatti, Director de la Escuela Nº 1, que en los recreos les alcanzaba a sus alumnos una pelota de cuero: Mario González, que venía de Bs. Aires, donde campeaba el famoso "Alumni" y traía un conocimiento cabal de reglas y leyes, y para quien —él mismo me lo escribió desde San José, en cuyo Liceo trabajó— marcó, azada en mano, el "field" de la estación. Y Juan Parodi, empleado de farmacia que venía de Paysandú. En 1905 se fundó así el "Instituto Uruguayo F.C.", con la camiseta negra, único "color" con que podía vestirse un hombre (la misma que, según esos cánones victorianos, tendría que usar después el Instituto Mercedario, con una franjita celeste. El 20 de agosto se enfrentó el team A al B del I.U.F.C., por un trofeo donado por Samonatti, y el 26 de agosto el IUFC ganó 2 a 0 al "Artigas", organizado por el Inst. Mercedario, en el campito al Este de la Plaza Funes, ahora ocupado por viviendas, con Juan Parodi de juez, y ante un público que desafió las críticas de quienes censuraban jugadores que mostraban indecorosamente las rodillas al aire, mientras algunos periodistas avanzados alentaban a asistir a lo que decían que sería un espectáculo "de buen tono"... Los pantalones cubrían sin embargo a medias las rodillas, y jugaban con jockeis, pues era también mal visto jugar con la cabeza descubierta. Y esa misma

El I.U.F.C. practicando fútbol en la cancha junto a la Estación.

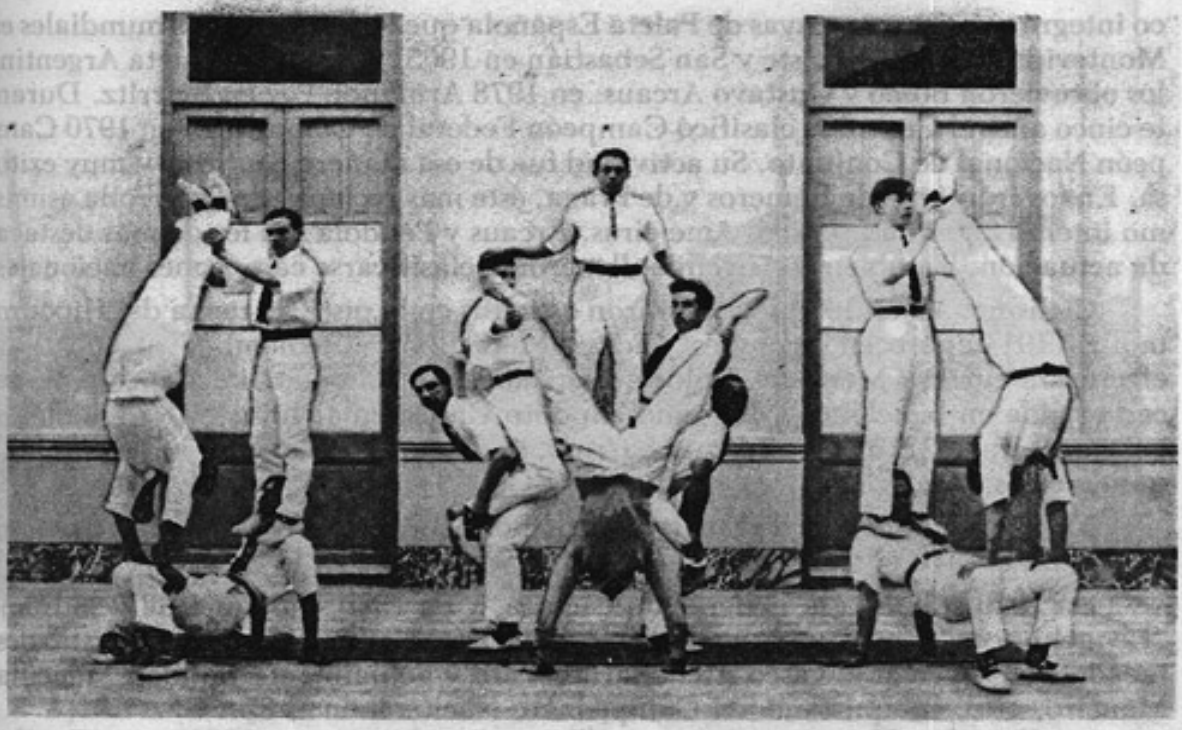
Ciclista Hipólito Gadea, vencedor en Mercedes-Dolores-Mercedes.

tarde se jugó la revancha, perdiendo el IUFC por 1 a 0 ante otro equipo de refresco del Artigas. Recién en octubre se volvieron a enfrentar, aunque Pol Santandreu no permitió que lo hicieran los que eran sus alumnos del Mercedario.

Y la afición se propagó. En 1906 los hnos. Bruce fundaban frente a la "plazoleta" el "Mercedes Rovers" (vagabundos de Mercedes), cuadro que empezó perdiendo con el IUFC 1 a 0, tanto convertido por Zanzí mismo de cabeza, ¡el primero así convertido en Mercedes! El IUFC le ganó tres veces al Rovers, pero en 1906 vino el campeón uruguayo de 2da. división River Plate, y el Rovers perdió apenas por 2 a 1, en tanto el IUFC era goleado, así como un combinado IUFC-Rovers. Y se fundó el Bristol, con Ferrería Ferla de Presidente, y en 1907 empieza el Rovers a jugar contra el Fray Bentos, ganando aquí y perdiendo allá. Y se funda el Uruguay, que en 1909 se fusiona con el IUFC y forma el poderoso Black River. Y vinieron después el "Formidable", el "Don Bosco", y el primer "Peñarol".

En 1909 se funda la Liga, con Jaime Ferrer Olais de Presidente, y se juega el primer campeonato, teniendo el Rovers que jugar la final con el vencedor de la Primer Categoría formada por el Uruguay y el Rovers B. Había tres categorías, y cuatro cuadros de Rovers. Se utilizaban tres canchas: en calle Soriano (hoy Detomasi) al Oeste, en calle Minas (hoy Rodó) al Este, y en la Plaza Funes, después "Viera y Benavídez".

Los jueces de línea, entonces "linesmen", eran uno de cada cuadro. Se dio el caso de que Peñarol, que estaba en 2ª, pidió que lo bajaran a Tercera. El cuadro de la Liga usaba equipo blanco y celeste. Jugó contra Dolores, un cuadro de Salto y el Oriental Atlético de Montevideo, a cuyos jugadores se les sirvió en el intervalo un té con leche, pues se alegaba que el fútbol consumía energía... Se perdieron los tres partidos (0 a 2, 1 a 5 y 0 a 2). Se jugaron después varios más, incluso en Cardona. Rovers fue el primer campeón en las tres divisiones. Y se fundó el Sandú, con jugadores descontentos del Rovers (la "mersa", como me los calificara un viejo hincha de Rovers) y que obtuvo la seguidilla de doce campeonatos. Sandú y Bristol



Los gimnastas de Whitaker (cabeza abajo al medio) en 1912, en el Liceo 2. A la derecha Héctor Nonnenmacher, en el suelo.

fueron entonces rivales enconados.

Y la historia se prolongó hasta hoy, siendo la etapa más notable la de los tres campeonatos del Litoral ganados en Paysandú, Soriano y Artigas en 1922, 1924 y 1925.

Después... en sesenta años costó enormemente ganar tres campeonatos más, en 1942. 1955 y 1975. Pero el fútbol fue practicado a todo nivel. Los ocho cuadros que reconocía la Liga en 1934 llegan hoy a ser 19. Y deben agregarse los cuadros de los liceos y tantos otros que disputan campeonatos dentro y fuera del departamento, conquistando alguna vez títulos nacionales.

El amplio Estadio Luis Köster, en 1955, con capacidad para 8000 personas, proporcionó escenario digno al Campeonato del Litoral, que ahora se juega cambiando de ciudad en cada etapa. Y la asistencia del público se mantiene, cuya vigencia se advierte en numerosas competencias.

Veamos ahora cómo evolucionaron los deportes ya iniciados en el siglo XIX: ciclismo, pelota vasca, esgrima, bochas, ajedrez e hípicas.

Las bochas. Nuestro primer deporte continúa practicándose hasta hoy en varias instituciones: Remeros, Praga, Peñarol, el Surubí, la Mojarrita, el Ayuí, el Remanso, etc. Se intervino en competencias con otros departamentos, lográndose éxitos importantes. En 1925 se fundó el Club Bochero Mercedario. Fue de mucha atracción la cancha de Andrés Preione. En 1942 se creó la Liga Deptal. de Bochas de Soriano, y en 1945, por iniciativa del Dr. Zoilo Chelle se funda la Federación de Bochas. En 1984, 85 y 86 Soriano se clasificó Campeón del Litoral en Bochas.

Pelota vasca. El Centro Pelotaris Mercedes fundado en 1879 continuó su actividad hasta hoy, siempre en la "Cancha de Árriba". En Salto, en 1958, Ruben Wilson y Ramón López Racines consiguen el primer título nacional. En 1965 se jugó en el trinquete del Centro una fecha de un "Petit Mundial". Wilson volvió a ser campeón rioplatense en 1964, habiendo sido Sudamericano en 1960. Jorge Bos-

co integró parejas uruguayas de Paleta Española que lograron títulos mundiales en Montevideo, Punta del Este y San Sebastián en 1965, 66 y 79; en Paleta Argentina los obtuvieron Bosco y Gustavo Arcaus, en 1978 Armando Paz en Biarritz. Durante cinco años el Centro se clasificó Campeón Federal de Conjunto, y en 1970 Campeón Nacional de Conjunto. Su actividad fue de esa manera continua y muy exitosa. En los frontones de Remeros y de Praga, éste más reciente, se desarrolla asimismo intensa actividad. Bosco, Amejeiras, Arcaus y Péndola son los de más destacada actuación. También los juveniles llegaron a clasificarse campeones nacionales.

Ciclismo. Ya en 1905 se efectuaron carreras en la pista de tierra del Hipódromo. En 1914 aparecen los clubes "Ciclista Mercedes" y "Remember". Y en 1917 se efectúa la carrera Mercedes-Dolores-Mercedes, con la condición expresa de hacerla "toda en bicicleta"... La ganó Hipólito Gadea en 4h10m, a 18 quilómetros por hora. En 1927, en camino más barroso, se demoró 3h12m en ir a Dolores, a 13 quilómetros hora.

En 1931 empieza a destacarse un menor llamado Leonel Rocca, quien en 1936 y 37 obtuvo el título sudamericano en velocidad.

En 1939 se funda la Federación Ciclista, y en 1966 se inaugra el velódromo "Leonel Rocca", con su estatua de pie frente a la entrada. Hubo otros ciclistas destacados, en especial el vasco Etchebarne, Vera y actualmente Rondán, Mancilla, Maneiro, etc., conquistando el Campeonato Nacional en el 87.

Esgrima. La esgrima fue practicada esporádicamente, sin que haya trascendido en especial. Sus momentos más señalables ocurrieron en el Club Sportivo Mercedes en 1914 y años siguientes, y por 1925 en el diario "El Nacional" que dirigía el doloreño Ricardo Paseyro al norte de la Plaza Independencia, donde se daban clases en atención a posibles duelos a los que Paseyro era propenso. Por 1945 se hizo esgrima en el Club Remeros, con algunas participantes femeninas, siendo su animador el destacado arqueólogo Fernando Della Santa, con actuación destacada a nivel nacional. Hoy dicha actividad ha decaido notablemente.

Pedro Pashef con liceales en la Rambla, en 1932.

Sandú y Bristol juegan en la "Plazoleta", por 1935.

Ajedrez. Siempre hubo cultures del deporte mental, a domicilio o en clubes y cafés. Pero en 1929, promovido por un dibujante peregrino, Humbert Piemonte, se funda el Círculo de Ajedrez Mercedes, con sede inicial en el amplio café de Omar Méndez, después de Ramos y Frantchez, al norte de P. Independencia. Concurrían numerosos aficionados habiéndose mudado la sede en varias ocasiones. A partir de 1970 se vivieron años de auge, con muchas competencias locales e interdepartamentales, organizándose en 1977 un espectacular torneo sudamericano en la cancha de básquetbol del Club Remeros, con la asistencia de grandes maestros argentinos, brasileños y paraguayos. Un gran campeón, el mejor que tuvo Uruguay, fue el mercedario Carlos Hounié Fleurquin, visitante ocasional del Círculo.

Remo. Ya en 1898 y 1902 hubo intentos de fundar un Club de Regatas, llegándose a correr carreras entre algunos botes gig y falúas presentes en el puerto. Hubo otra tentativa en 1914, en el Club Deportes Fluviales fundado en 1910, con más tendencia turística que deportiva, el que adquirió una balsa sobre la cual se erigió una repartición bajo techo a dos aguas, con salida a una terracita de 4 × 2 con barandas de madera. Allí se guarecieron dos botes de carrera, y la balsa permaneció a menudo en el extremo Este de la Isla del Puerto. La guerra europea perturbó la empresa, vendiéndose los botes a San José.

En 1925, reunidos en el Café Sportman al norte de la Plaza, se fundó el Club Remeros Mercedes, el que logró rehacer una chata con vestuarios y botes en 1930, al Este de la isla. En 1933 compran la Jabonería Zamora, la cual, apenas retocada, se adaptó a varios deportes, realizándose en 1934 las primeras regatas del Litoral en Mercedes. En 1935 el gig de Espina y Edmundo Ferrúa logra el primer triunfo, al cual habrían de suceder varios más. En 1944 se procedió a una importante reforma, después ampliada con la cancha de básquetbol cubierta, y en 1985 se le anexó una piscina cubierta. En el club se practica remo, natación, básquetbol, vólebol, pelota vasca, patín, tenis en varias canchas, judo, etc. En estos últimos años sus botes consagraron una primacía del Club en Uruguay y Argentina, siendo la máxima obtención la del singlista Jesús Posse, segundo en Alemania en contienda mundial y vencedor en Los Angeles, con gran repercusión popular. El "cuatro" obtuvo también destacada figuración. Este año Posee ratificó bondades.

El club sportivo Mercedes. Fundado sobre la base del Club Ciclista Mercedes en 1914 en la Sociedad Italiana, fue su líder el profesor de inglés y de Educación Física Archie Whitaker, un orientador excepcional. En la Sociedad Italiana, un centenar de socios practicaban esgrima, atletismo, box, tiro al blanco, acrobacia, ajedrez, damas, etc. En 1916 se realizó el primer Torneo Atlético, con saltos, carreras de velocidad y de obstáculos, postas, cinchadas, lentitud en bicicleta, etc. Pero su iniciativa más notable fue la del básquetbol, al que nos referiremos aparte. Le hacía competencia el Club Ciclista y atlético Remember, donde el trío D'Acosta, Nicolás Telesca y Antonio Labella desafiaba por dinero a pruebas atléticas y de fuerza, sin que nadie les aceptase, ni aún en Montevideo, donde les dieron una medalla de oro como compensación. Hacían ejercicios con dos pesas de 18 quilos en cada mano. D'Acosta sería después destacado meteorólogo con su Observatorio Flammarion.

Dos equipos de básquet del Club Remeros en la cancha de la Rambla. Sentados: Delgado, J. A. García, Alejo Chelle, Dr. Moreira Ubios, Ad. Caresani, NN., De pie: dos no identificados, Ruben Taruselli, NN, Viñuela, NN., Lalo Bellini y Ricardo Mela, en 1936.

Básquetbol. Inventado en EE.UU. en 1891, la novedad del básquetbol la trajeron en 1916 integrantes de la Cía. estadounidense *Ullen*, encargada de instalar nuestras aguas corrientes. Recogió la idea Whitaker, quien asesorado por el Arq. Zerbino entrenó en un "ring" de la Sociedad Italiana algunos adeptos: Héctor Nonnenmacher, Juan Trivelloni, Molín, Da Rocha, Labacá. Se improvisaron dos canchas, una en el extremo Oeste de la rambla, y la otra en la Isla del Puerto, por mano de Ferrería Ferla y Miguel Scola. Pero el primer partido entra la Cía. Ullen y el Sportivo se jugó en la Plazoleta Funes, como preliminar del fúttbol. Ganó el *Ullen*, sin consignarse score, comentándose que los delanteros chanás (no tanto los dos zagueros) revelaron buenas condiciones.

Construida la Plaza de Deportes de la Rambla en 1918, el maestro de Educación Física Pedro Pasheff, búlgaro, se convirtió en un extraordinario propulsor. Y

así es como en esos años se jugaba ya al básquetbol al norte de la Plaza, en plena rambla, poniendo, y sacando los lunes, los postes de los cestos. En una fiesta atlética que se efectuó el 25 de agosto de 1925 en Plaza Flores, se jugaron así dos partidos: Sandú contra Olimpia de Montevideo, y Libertad contra Club Soriano, también de Montevideo. Esa afición se formalizó en 1934, en el flamante Club Remeros, y entre los alumnos de Pasheff que en 1937 fundaron el Club A. Praga, nombre de la ciudad en que se educara Pasheff. Fue así que en 1939 se funda la Liga de Básquetbol de Soriano.

Esa afición creció, y así en 1958 Remeros construyó su estadio cerrado, imitándolo Praga con su Estadio Della Santa, donde en 1967 se jugó una serie del Campeonato Mundial con intervención de EE.UU. y Yugoeslavia.

A Remeros y Praga se agregan hoy Sandú, Bristol, Esparta, Independiente, Peñarol y Pacaembú, habiéndose ganado numerosos campeonatos. En el Litoral, en los campeonatos iniciados en 1963, Soriano ganó nueve veces hasta 1976. En juveniles, en 20 años, Soriano ganó siete veces. En 1982, 83 y 85, Soriano obtuvo el primer puesto en el Campeonato Nacional de juveniles, figurando en la Categoría A nacional de mayores.

Después del fútbol, el básquetbol es el deporte que atrae más público. Niñez y juventud lo practican en los distintos clubes, y se han formado así jugadores de muy destacada actuación, incluso en Montevideo, donde Haller, Belén, Nazar Rodríguez y otros integraron el seleccionado nacional.

Atletismo. El Sportivo Mercedes y Pasheff en la plaza de la rambla fueron antes de 1920 grandes propulsores. La falta de pistas adecuadas dificultó no obstante el atletismo, aunque hubo atletas, como José L. López, que en 1936, en la rambla, logró batir el record nacional de garrocha con 3 mt65.

Desde 1957, por inspiración sobre todo de los profesores de Educación Física López Barrera y Merú González, el atletismo alcanzó mayor desarrollo, utilizándose la pista del Estadio Köster, fundándose en 1957 la Federación Atlética, a partir de lo cual se fueron obteniendo mejores resultados en competencias nacionales, alcanzando en estos últimos años posiciones de privilegio dentro del atletismo uruguayo. Carreras como la Marathon del pueblo provocan gran interés, con intervención de corredores destacados de otros departamentos. En 1987 se obtuvieron varias victorias en competencias nacionales, con gran actuación en juveniles de Mario Alaniz y Adriana Argañaraz.

Voleibol. Creado este juego en 1895, se registra su práctica en Mercedes desde 1925, en ocasión de la fiesta del 25 de Agosto, en la Plaza Flores. En Club Remeros, donde se implantó su práctica en 1946, y después en Praga, se desarrolló estos últimos años esta actividad, organizándose en 1973 un Campeonato Mundial Femenino en el Estadio de Praga, con intervención de destacadísimos equipos internacionales. Aunque no de tanta atracción como el básquetbol, el voleibol masculino y femenino ha alcanzado últimamente mucha aceptación. Ya en 1966 Soriano había obtenido el Campeonato del Interior en Caballeros y en Damas. Actualmente son las juveniles doloreñas quienes tienen grandes actuaciones en lo nacional.

Box. Las primeras referencias provienen en 1917 del Sportivo Mercedes, época del gran campeón nacional Angel Rodríguez. En 1921 debuta en Mercedes el popular "gaucho" Quiñones, quien obtuvo grandes triunfos en Montevideo y en el exterior, clasificándose Campeón Sudamericano, título que mantuvo hasta 1929. Hubo en Mercedes otros boxeadores de relieve. como Meliante y después "el turco" Sarute, quienes combatían en el Parque Bristol y otros escenarios, entre ellos el "Luna Park", inaugurado en 1928 en la esquina de Colón y Giménez, frente a la

plaza.

El box dejó después de practicarse casi totalmente, habiéndose intentado en 1986 en Praga una exhibición que no llegó a producir una recuperación del interés popular.

Polo. El Cololó Polo Club, fundada en 1926 en la estancia "La Sorpresa" de Roberto Hounié, llegó a ocupar lugares de privilegio en lo nacional, derrotado a equipos de Río Negro y Montevideo e incluso Buenos Aires desde 1936. Aunque su práctica no repercutió mayormente en Mercedes, el Club Remeros Mercedes mantiene varios equipos y es el actual Campeón del Campeonato Nacional Abierto.

También existió el Mercedes Polo Club, desaparecido hace muchos años. Club Remeros obtuvo últimamente el Campeonato Nacional de Handicap, llegando a la final en el abierto.

Automovilismo. La llegada del primer auto en 1911, el Panhard Levassor de Alejandro Hounié, inauguró una nueva época. Y ya en 1927 el raid "19 capitales" con intervención descollante del mercedario Miguel Frabasile, quien en 1937 llegó a ocupar el tercer puesto en el raid Montevideo-Río de Janeiro.

Después se fundó en Mercedes *Sadam*, Sociedad de Amigos del Automovilismo, realizándose en 1950 carreras en la rambla con intervención del gran corredor argentino Fangio. En 1964 se inauguró el Autódromo en las cercanías de Mercedes, con una pista de 2.000 metros de balastro, en la cual se realizaron varias competencias con intervención de conductores mercedarios destacados, como Alvarez y Buffa, alcanzando buena difusión popular, así como las carreras organizadas recientemente en la rambla.

Tenis. Se practicó en Mercedes desde principios de siglo, en canchas improvisadas (en calle Rodó esq. S.E. de 18 de Julio, en calle GIménez, al sur, entre 18 y Colón, etc.). Y el Club Remeros lo cultivó, primero en una cancha que sustituyó a la de básquetbol, contando hoy con cinco. Alcanzó figuración importante en lo nacional, en especial en damas, saliendo campeón en 1987 en el Torneo del Interior entre diez deptos. (damas y caballeros, veteranos y juveniles) primeros en damas y tercero en la general a pocos puntos de los primeros. Se destacaron: Ma. S. Arocena de Besozzi, Lucía Sarno de Bruce, Ma. Clara Ferreira, Hugo Vázquez, Rodney Bruce, Rimus Pérez, Juan C. Irigaray, Mercedes Besozzi, Omar Cabrera y Carlos Aguirre.

Judo. Se practica desde hace más de veinte años, alcanzando Remeros triunfos en Montevideo. También se lograron éxitos en Karate infantil. En Judo se ganaron todos los torneos en que intervino Remeros, Interior, Federal, Nacional, etc.

Quedarían por reseñar el **Pelotarco**, inventado por el uruguayo Valeta, de escasa difusión, recordándose solamente un partido que se jugó en 1935 en una cancha como las de básquetbol, en la Rambla, sin cestos, con dos tableros que tenían tres grandes agujeros, y cuatro troneras en las esquinas por donde había qe hacer penetrar la pelota; el **Patín**, practicado en pista circular en Remeros y después en Sandú, realizándose algunos espectáculos y carreras, realizándose en 1987 un show artístico en Remeros con alumnos y campeones zonales invitados a una fiesta de fin de cursos; la **Pesca**, en la que Mercedes, con diversos equipos, obtuvo varios triunfos; y cabría incluir un deporte intelectual, el **Ajedrez**, cuyas actividades, desde el siglo pasado y sobre todo desde que se fundara el Círculo de Ajedrez en 1929, hemos historiado detalladamente en el Nº 22 de la *Revista Histórica*, pasando revista a sus importantes realizaciones.

Resumiendo aún más este resumen, corresponde destacar el alto nivel alcanzado por Soriano en 1987, habiendo logrado los siguientes títulos: Campeonato

Panamericano de Remo; Vice Campeonato Mundial de Remo; Vice Campeonatos Sudamericanos Juveniles de Remo; Campeonato Nacional y del Litoral de Ciclismo; Campeonatos Nacionales de Menores, Juveniles y Mayores de Voleibol; Campeonato Nacional de Fútbol en Juveniles y del Litoral en Sub-16; Vice Campeonato Nacional de Básquetbol Juvenil; Medalla de Bronce en el Juvenil Sudamericano de Atletismo; Campeonato Nacional de Polo en Handicap; Campeonato del Litoral de Pesca, y Campeonatos del Interior, Federal y Nacional de Judo.

Washington Lockhart

LAS VII JORNADAS DE HISTORIA DE SORIANO

En adhesión al año del Bicentenario de Mercedes y al 30º aniversario de la fundación de nuestro Centro, se efectuaron los días 29 y 30 de octubre ppdo. las VII Jornadas de Historia de Soriano, teniendo por sede a nuestra Institución.

Como es notorio, estas Jornadas anuales se realizan en organización conjunta con el Club Soriano de Montevideo, alternadamente en cada una de las Instituciones, habiéndole correspondido este año ser anfitrión al CHGS con motivo de su 30º aniversario de fundación y en adhesión al Bicentenario de la ciudad.

Simultáneamente al desarrollo de las conferencias efectuadas en el Salón de Actos de la Sede Social, tuvo lugar una muestra fotográfica y de distintos objetos de antaño en un local céntrico, la que concitó al igual que aquellas, marcado interés del público.

Corresponde hacer notar la decisiva intervención que le cupo en la presentación del material fotográfico al laboratorio del Centro, operado por los integrantes de la Comisión de Fotografía, Grabaciones y Filmaciones actuando integrada con la de Exposiciones y Actos Culturales.

EL TRANSPORTE FERROVIARIO EN SORIANO

LOS PRIMITIVOS MEDIOS DE TRANSPORTE

No podemos ignorar que una de las perentorias necesidades del Homo-sapiens, en sus primeros pasos en el medio ambiente en que se fue desarrollando, fue transportarse a sí mismo y a su familia o tribu —junto con el subsistir—, con lo que le proporcionaba la zona que habitaba, se le presentó la necesidad del acopio de ciertos alimentos: que la distancia que debía recorrer para obtenerlos o el volumen y peso de los mismos (que no le permitían cargarlo sobre sus hombros) para acercarlos a la cueva primero y a la choza rústica después, fueron creando en su mentalidad primitiva, la necesidad de buscar un medio que facilitase su trabajo con el menor esfuerzo.

Así nació el arrastrar una vara con un extremo en el suelo y cargar sobre ella la pieza de caza cobrada en su cacería. Luego la misma vara fue cargada entre dos de aquellos seres primitivos, pero que ya desarrollaban su mente y pudo aumentarse así el peso de lo transportado, creando al mismo tiempo la cooperación entre los integrantes de la tribu; y así creó otras necesidaes para su uso, que le permitió vivir y progresar.

Sucesivamente fue ampliando su medio de transporte terrestre primitivo, pero eficiente, para el medio en que se desarrollaba; y vio que los cursos de agua de cierto caudal le impedían llegar al necesario alimento y se creó la necesidad de cruzarlos, y su espíritu de observación, le indicó que un tronco de árbol que pasaba en la corriente, se mantenía a flote —por una razón para él ignorada— podía servirle para cruzar aquel cauce de agua, que hasta hoy mismo le cerraba el paso. Descubrió así otro medio de transporte que amplió su horizonte y sus posibilidades de sobrevivir. Así a través del tiempo aquel tronco primitivo se convirtió en balsa, que le sirvió de transporte y de vivienda, por el simple medio de agregar uno o más troncos al primitivo, que un día viese cruzar ante sí, llevado por la corriente del río.

Pero no quedó aquel medio primitivo de transporte en la balsa, sino que la observación y el desarrollo de la inteligencia y la necesidad que ofrecía el medio ambiente, lo llevó luego a la canoa y la piragua, por diferentes métodos de construcción que fue desarrollando, utilizando como herramientas el fuego y la piedra.

Paralelamente a ésto, el palo que ayudaba a dirigir e impulsar la balsa, se convirtió en pértigo y luego a través de los siglos, pasando por diversas formas surge el remo.

Dominado el río por la navegación, la curiosidad y la necesidad de saber lo que existe más allá de la línea del horizonte, que nos oculta tierras y hombres, con sus peligros, sus riquezas y sus alimentos, el hombre de la época comienza a necesitar

un medio que le permita el logro de sus aspiraciones y sus sueños de salir del ambiente cotidiano y conocer más allá, sea lo que sea, lo que lo aguarda.

Y continúa la evolución de lo que podemos llamar desde ahora "nave", hasta llegar a través de siglos, a esa maravilla de la Artesanía Naval, obra humana o divina que se llama el Arca de Noé y me permito decir "maravilla de la artesanía naval" a esta construcción, pues si trasladamos al sistema métrico decimal las medidas que nos indica Moisés en el Viejo Testamento, de 300 codos de largo, 50 codos de ancho y 30 codos de alto y de madera de espesor de un codo, este navío desplazaría, según los entendidos en la materia, 35.000 toneladas de desplazamiento, capacidad que se desarrolló en la marina de guerra y en el siglo XX. Dejemos de lado esta nave y regresemos a la necesidad del hombre común para su supervivencia o conquista.

Si paso grande fue pasar del tronco a la canoa, grande también lo fue desarrollar una artesanía de la madera y crear así con el tiempo, lo que fueron las ligeras naves comerciales fenicias o las pesadas galeras guerreras y los trirremes cartagineses, luego imitadas por los romanos y las naves vikingas. A fuerza de remos, impulsadas por esclavos obtenidos en las guerras, conquistaron esos misteriosos horizontes que nos ofrecían tierras ignotas y riquezas sin par.

Cada pueblo desarrolló sus experiencias y los materiales que estaban al alcance de su mano y porqué no, la información que le trasmitió el viajero venturoso a su regreso, o náufrago en una costa lejana, o prisionero, botín de guerra reciente.

Nacieron allí las naves de papiro de la Mesopotamia, primas hermanas de los botes de totora del Lago Titicaca, y otras tantas naves cuyas formas y nombres están en el olvido. Así las naves comerciales fenicias convirtieron el Mar Mediterráneo desde la hoy Asia Menor a las legendarias Columnas de Hércules, en un lago familiar, y los griegos, cartagineses y romanos, todos ayudados ya por una vela, agregaron al remo la fuerza del viento. Y el comercio y la guerra... o la guerra y el comercio siguieron creando y adelantando la artesanía naval.

Los finos y esbeltos barcos vikingos recorrieron el Atlántico desde la hoy península Escandinava al Mediterráneo y conocieron y comerciaron con Islandia. Groenlandia y América del norte. China, con sus frágiles juncos navegaron sus costas y las costas vecinas del Pacífico, y no es difícil que costeando este Océano por el Norte y navegando corrientes marinas propicias no hayan visitado la costa oeste de la hoy Norte América y regresado a su país de origen.

Y así todos los pueblos de la tierra se desarrollaron, de acuerdo a sus necesidades y posibilidades, hasta el pueblo polinesio, tan carente de medios, creó un tipo de embarcación en la que navegó el solitario océano Pacífico. Y fue una necesidad mejorar el navío y crear otras ciencias adjuntas para cooperar en ese arte que se llamó navegación.

Se llega así hasta los grandes veleros de todas las formas y tamaños y para todos los usos, fueren estos comerciales o de conquista. El remero esclavo había desaparecido y sólo el viento movía estas grandes flotas.

Sus caprichos regulaban el éxito de las empresas, fuesen estas guerreras o comerciales, hasta que a fines del siglo XVIII James Walt descubrió las propiedades inestimables hasta ese momento, del vapor del agua y comenzó su uso en pequeños artefactos, que a su vez fueron ayudando a desarrollar otros cada vez más importantes.

LA RUEDA Y LA MAQUINA A VAPOR

Dejemos momentáneamente el transporte naval y volvamos a la tierra firme, donde dejamos al hombre conociendo un medio de transpote que día a día fue mejorando y al conocer o reconocer las ventajas que podían ofrecerle ciertos animales que vivían al alcance de su vista, comenzó a domesticarlos y usarlos; y así el

caballo, el búfalo, el elefante, el perro, la llama comenzaron a cooperar con el hombre y al llegar a este ese gran invento que es la *rueda*, creó condiciones jamás vistas hasta entonces.

Esa asociación hombre-rueda-animal, para el arrastre, forjó nuevas condiciones para la guerra y el comercio, acercó los horizontes terrestres y amplió la codicia. Creó el carro de guerra, que servía también para otros usos durante la paz, la carreta en todas sus formas y tamaños, y los pesados coches para el transporte de personas.

Cada pueblo adoptó su vehículo a la topografía de su tierra y cuando no pudo hacerlo así, adaptó a ella el animal domesticado que le servía, fuese el camello, el perro, el asno o el elefante.

Continuando con estos pasos de la humanidad, donde el transporte en términos generales es principalísimo, donde el objeto o artículo a transportar es de volumen y se necesita algo más rápido que el trote del coche o el paso lento de las carretas, la mente humana prosigue con su tarea creadora.

Conocido el vapor, comienza a emplearse en pequeñas máquinas y en otras no tan pequeñas, pero con poco éxito al principio hasta que Fulton consigue mover un navío propulsado por este medio en la primera década del siglo XIX. Las minas de carbón de Inglaterra, necesitaban un vehículo que arrastrase sus carros de mineral del interior de las galerías al exterior y de allí al puerto o lugar de embarque. Este transporte era lento y los pesados carretones de mineral arrastrados por caballos, se empantanaban en todo o en la mayor parte del trayecto, lo que ocasionaba las imaginables demoras y hacía necesario un vehículo o un medio más rápido a tal fin.

Desde el año 1804, el Ing. inglés Richard Trevithick había probado un vehículo a vapor que podía suplir a los tiros de caballos de los carretones, los que debemos aclarar, rodaban sobre fuertes tablones o camineros de madera dura, pero con muy poco resultado positivo.

Varios artífices de la época inician sus trabajos tratando de lograr el vehículo aparente para esta necesidad sin resultado práctico (Blenkinshop-Heddey) hasta que un mecánico de las minas y a la vez herrero, que tenía a su cargo el mantenimiento de las bombas que funcinaban a vapor en una mina, logró construir un vehículo práctico y que llenaba las necesidades requeridas.

STEPHENSON Y LA LOCOMOTORA

Jorge Stephenson usó el vapor para generar el movimiento de su locomotora, la que fue probada en las minas con óptimos resultados y pocos años más tarde, 20 solamente, salió del transporte de minerales para cubrir el mundo conocido de paralelas de acero, que atravesó países y fronteras, unió ciudades y pueblos y amplió aquella necesidad de transporte, que había sido necesidad prioritaria del hombre a traves del tiempo. La primitiva locomotora de Stephenson necesitó un camino mejor que el de madera inicial y así fue que en 1820 un inglés de apellido Birkshow patentó el riel de hierro que permitió desarrollar más velocidad a tal vehículo y también más arrastre del tren que transportaba.

La primitiva velocidad de 5 km por hora de su nacimiento, aumentó a promedios de 27 K.P.H. y también aumenta el temor de los vecinos de la vía férrea ante la pasada de aquel monstruo que "arrojaba humo y vapor" y que hacía necesaria la corrida de un jinete con una bandera roja que marchando adelante del convoy, avisaba de este modo su llegada. Debemos aclarar que el navío a vapor se adelantó en su funcionamiento por algunos años a la locomotora práctica y en 1819 se realizó el primer cruce del océano Atlántico usando vapor.

En el año 1825 se inaugura el primer ferrocarril en Inglaterra, de Manchester

a Liverpool y a Londres y de inmediato a toda Europa, como un incendio. Francia, Italia, Alemania, Rusia, comenzaron a construir sus vías y también sus locomotoras, mejorando en cada una la técnica de la anterior y adaptándolas a los materiales que poseía y a la topografía del terreno en que serían usadas.

Y saltó a Estados Unidos en 1830 quien lo inició con sus propias locomotoras y a América del Sur a Chile, en 1851 con un ferrocarril iniciado en plena cordillera de los Andes, Brasil en 1854, Colombia 1855, Argentina 1857 y llegamos a 1860 cuando comienza a plasmar la idea de establecer en nuestro suelo ese adelanto de la Ingeniería que está abriendo caminos en el mundo, y creando condiciones de desarrollo comercial, al favorecer el transporte en todo sentido.

EL FERROCARRIL LLEGA AL URUGUAY

Los extranjeros llegados a nuestro suelo conocían el ferrocarril del viejo mundo y los orientales que tenían la oportunidad de salir al exterior los vieron funcionar y comprendieron en primer lugar el negocio que podía desarrollar este medio de transporte en la soledad de nuestros campos. Podemos decir, sin temor a equivocarnos que fueron los extranjeros los primeros en proporcionar este revolucinario medio de transporte, pues el criollo vivió por mucho tiempo apegado a la tradicional carreta y diligencia.

Florencio Varela en su diario de viaje a Europa, le canta loas a este "moderno e insuperable medio de transporte" a través de Inglaterra y Francia y no es difícil imaginar la propaganda que le realizara en las tertulias mundanas de la época.

Otros viajeros que no fueron tan lejos, tan sólo a Buenos Aires o llegaron de allá, tuvieron la oportunidad de verlo funcionar y valoraron las resultancias futuras. Y llegó el primer intento de establecer en tierra oriental este medio de transporte y quiero dejar asentado mi agradecimiento, como homenaje, a dos ferroviarios periodistas o periodistas ferroviarios, que supieron urgar en el viejo Archivo del Ferrocarril inglés (hoy convertido en dinero para ayudar a costear una biblioteca) lo mucho y muy interesante del material que he podido consultar para estas modestas líneas. Se trata de don Camilo Mosquera Trigo y Alonso Caprario Bonavita, ya fallecidos.

Correspondió a dos extranjeros tratar de establecerlo en el medio, aunque con esfuerzo separado. En 1860, Mr. John Halton Binggeln propone al Gobierno de la época construir un ferrocarril entre la hoy plaza de los Treinta y Tres y la plaza de las Carretas del Pueblo de la Unión, por sobre el camino a Maldonado, para suprimir el tráfico de dichos pesados vehículos dentro de la ciudad que comenzaba a extenderse y evitar así, el deterioro, constante de dicha vía de tránsito.

En el mismo año, el ingeniero francés Eugenio Perrot propone una segunda línea férrea entre el Cordón y el Paso del Molino. Ambos luchan con la falta de capital para la Empresa; el desinterés demostrado por el gobierno y los capitalistas de la época, que al parecer no se habían recuperado aún de los efectos de la Guerra Grande, hace que los dos proyectos mueran en poco tiempo. Sin embargo el proyecto se mantiene latente en mentes —llamémosle de avanzada— y luego de cinco años, aparece un español, al que podemos llamar el padre de los ferrocarriles uruguayos: Don Senén María Rodríguez. Este español tozudo, si se quiere verlo así, trabaja sin pausas interesado al gobierno del Gral. Venancio Flores y a los recuperados comerciantes de la época y consigue formar una empresa en grande, si la comparamos con las dos anteriores.

EL FERROCARRIL CENTRAL DEL URUGUAY

Esta empresa se denominará Ferrocarril Central del Uruguay y proyecta un trazado de 205 kilómetros, que unirá a Montevideo con Durazno, pasando por Las Piedras, Canelones y Florida.

Se integra un capital accionario fabuloso para la época de 6.580.000 pesos en 28.000 acciones que se pagarían a razón de 20 pesos al efectuarse su suscripción y luego la módica suma de 5 pesos por mes. De estas acciones el Estado se reservó 2000, las que al parecer nunca fueron pagadas.

El primer Directorio de la novel empresa es elegido el 10 de mayo de 1866 quedando integrado por los Sres. Daniel Zorrilla, Antonio Márques, Tomás Tomkinson, Jaime Cibils, Juan M. Martínez, Juan B. Capurro, Juan D. Jackson, Joaquín Belgrano, Juan Prondffot y Juan C. Mac Call y con don Senen María Rodríguez como Administrador General.

Los trabajos se inauguran el 25 de abril de 1867, con entusiasmo, empuje y pompa que es de imaginar, dando el Gral. Flores los golpes de pico simbólicos del inicio de tan trascendental obra.

Como figuras directrices de la misma se desempeñan técnicos extranjeros que tenían su experiencia en estos trabajos, siendo el ingeniero jefe un inglés Mr. Ronson, el constructor un estadounidense de nombre Pealer y poco tiempo después, en el año 1868, en que llega al país la primera locomotora, como Superintendente de locomotoras se desempeñó Mr. Humprey Chamberlain. Y dada la idiosincracia de los orientales, maestros en manejar la lanza y el lazo, no es difícil imaginar que la mano de obra pesada corrió a cargo de inmigrantes en un gran porcentaje.

Así, aquel camino de hierro que estaba proyectado acrercarlo a Montevideo, así se hace desde el lugar de su comienzo ubicado en las proximidades del hoy cruce de Avda. Agraciada y vía férrea hasta las proximidades de Estación Lorenzo Carnelli, la legendaria Estación Bella Vista cuyo primer asentamiento fue en las actuales calles Uruguayana y José Nasazzi y avanza hasta la villa de Las Piedras.

Así, aquel camino de hierro que estaba proyectado acercarlo a Montevideo, así se hace desde el lugar de su comienzo ubicado en las proximidades del hoy cruce de Avda. Agraciada y vía férrea hasta las proximidades de Estación Lorenzo Carnelli, la legendaria Estación Bella Vista cuyo primer asentamiento fue en las actuales calles Uruguayana y José Nasazzi y avanza hasta la villa de Las Piedras, unos 17 kilómetros en total, donde se hace una inauguración con grandes festejos. Ocurre el 1° de enero de 1869 con la presencia del Gral. Lorenzo Batlle, Presidente de la República de la época y la sociedad montevideana en pleno, que realizó su primer viaje en tren. Las esperanzas de los pioneros de la obra eran muchas, pero las dificultades económicas primero y la Guerra Civil en que se enfrentaba el país después, comenzó a demorar este trabajo hasta dejarlo totalmente parado. Así, a fines de 1870 don Senen María Rodríguez es enviado a Europa, con amplios poderes de la Empresa para conseguir que esta continúe adelante; y con el espíritu de lucha y la creatividad que le eran características, luego de muchas gestiones, consigue 300.000 libras a interés y contrata la extensión de la vía hasta la margen Norte del río Santa Lucía (Estación Juan Chazo, hoy 25 de Agosto).

Así como otros trabajos donde se destaca un nuevo acercamiento a Montevideo de aquella terminal próxima a Lorenzo Carnelli, así como construcción de Talleres para el mantenimiento de locomotoras. Continúa la construcción de vías y así se llega en 1872 a Juan Chazo.

En el año 1871 se crea la primera ley de ferrocarriles, autorizándose concesiones importantes entre las que se destaca una denominada "Ferrocarril a Higueritas" que trataré más adelante; ya que fue el primer proyecto de interconexión ferroviario y que se llevó a cabo pocos años atrás (1976) por Salto Grande.

En 1874 se continúa el tendido de la vía programada hasta Durazno y continúan también los problemas que acarrea la falta de capital que se esfumaba como el humo de las viejas locomotoras, el poco entusiasmo que demostraban los propietarios

de los campos por donde pasaría la vía, quienes no vendían sus tierras aduciendo que el fuego que observaban en el interior de las máquinas, originarían incendios en sus propiedades y que el ruido característico de las mismas originarían disparadas en sus haciendas, mezclándolas con las de los vecinos, y la falta de carga transportada, que por carencia con Montevideo, no producía lo esperado, resolvió una nueva negociación para ampliar el capital o la venta de la Empresa.

"LA CENTRAL URUGUAY RAILWAY LTDA.

Esta venta fue aprobada por el Estado por ley de febrero de 1877 y el 1º de enero de 1878 se funda el "Central Uruguay Railway Ltda." con capital, casi en su totalidad extranjero.

Si bien el primitivo Ferrocarril Central del Uruguay no marchaba con éxito y se veía en serias dificultades económicas, esto no desmoralizó a inversionistas de dentro y fuera del país y fueron apareciendo solicitudes de nuevas concesiones para construir vías en varios sitios del territorio. En el año 1870 se había obtenido concesión para una vía que partiendo del Cordón (hoy calles Galicia y Minas) y que conserva como recuerdo el edificio que ocupó la estación, hoy sede de un gran comercio, pasaría por Pando, San Carlos, Maldonado y Rocha y que otro proyecto posterior propuso continuar hasta la Laguna Merín.

En 1874 parte desde Salto rumbo al Norte el F.C. Midland Noroeste y Norte del Uruguay y llegó a Cuareim en abril de 1887 y a Artigas en 1891. Esta línea conectó hacia el Sur con Paysandú y por ésta con Paso de los Toros en 1890 y por supuesto con Montevideo.

Esta vía conectaba puertos fluviales, Salto y Paysandú, con el puerto madre de Montevideo, con el tráfico internacional fronterizo, en Cuareim primero, donde la vía cruzó el río a través de un puente y transportó la producción de esa zona del Brasil y que se mantuvo hasta la década de 1960/70 y llegó luego a Rivera en 1892 y a principio de siglo otra conexión con Santa Ana de Livramento, adonde llegaban los trenes y vagones uruguayos para transportar a Montevideo y su puerto, carne elaborada en todas sus formas y toda la rica producción de aquella zona.

Con los años, (1936) por Río Branco y su puente Mauá, se conectó con Yaguarão y su zona de influencia y el ferrocarril siguió con su tráfico internacional pues su vía penetró al Brasil por tercera vez y allí cargó sus vagones, en su propia vía, ya que el ancho de vía o trocha de las brasileñas es más angosto que las uruguayas.

La última conexión es Salto Grande ya comentado.

Continuaron los proyectos, proponiéndose vías a Melo, T. y Tres, y todas las que hoy conocemos y que con el tiempo fueron desarrollándose hasta cubrir el territorio nacional. No faltaron vías construidas por particulares o empresas para su uso propio. En el año 1907, don Francisco Piria construyó para su uso, un ferrocarril de trocha angosta, desde el puerto de Piriápolis, su ciudad, hasta el cerro Pan de Azúcar al que trepaba a bastante altura y de cuyas canteras y de las canteras próximas transportaba el mármol y granito que producían hasta el puerto antes referido.

Luego en 1914 esta vía se continuó hasta estación Pan de Azúcar de la Administración de Ferrocarrilles y tranvías del Estado, donde mediante trasbordo, se conectaba con el resto de la Red existente.

Durante más de 30 años este ferrocarril sirvió el transporte del Sr. Piria, sin ninguna duda por una de las rutas más panorámicas recorridas en la época y que según la tradición oral de la zona, el Sr. Piria planeaba hacer llegar a la cumbre del cerro, allí donde se encuentra emplazada la gran cruz de cemento. Me consta que los trabajos al efecto fueron iniciados en la falda este y norte del cerro, aunque ignoro por qué causa fueron suspendidos, ¿quizás la muerte del Sr. Piria?

Esta vía mostraba la primicia en el Uruguay del primer puente mixto, carretero-ferroviario, y que existió en el cual cruce de la ruta 9 sobre el arroyo Pan de Azúcar, donde la vía férrea lo cruzaba sobre una de sus orillas, con gran despliegue de pitadas para avisar su paso a los vehículos que usaban la carretera.

Fue comprada por el Estado en 1946 y clausurada en 1958.

En el año 1900 se concedió autorización para construir una vía de trocha angosta de 42 kilómetros de longitud que saliendo del Puerto del Sauce (Juan Lacaze) corría hacia el Norte a través del departamento de Colonia, cruzando las actuales Ruta 1 y la vía férrea a Colonia hasta Estación Terminal, cuyo primer cometido fue transportar cereales que luego se cargaban al puerto de Bs. Aires y fue comprada por el Estado en el año 1933 y clausurada definitivamente en el año 1953.

LA ADMINISTRACION DE FERROCARRILES Y TRANVIAS DEL ESTADO

Todas las Compañías en explotación fueron pasando por fusión o compra al C.U.R. o al Estado, que por ley del 4 de enero de 1915 y durante el gobierno de don José Batlle y Ordóñez creó la Administración de Ferrocarriles y Tranvías del Estado, la que posteriormente y por ley 11.859 del 19 de setiembre de 1952, pasó a llamarse A.F.E. (Administración de Ferrocarriles del Estado).

El Estado construyó líneas nuevas, realizó planes para otras que no pudo llevar a cabo y en este plan de estatización explotó por compra, el nostálgico para los montevideanos, "Tranvía de la Barra", que partiendo del centro de la Capital llegaba hasta la Barra del Santa Lucía.

Pero no dejemos de lado las leyes del transporte ferroviario que emitió el Estado. A la primera ley de octubre de 1866 en que dio autorización para la primera línea férrea entre Montevideo y Durazno, siguieron otras cada vez más importantes donde se van plasmando poco a poco la idea de un medio de transporte que por muchos años no tendría rival en nuestro país, (en otros países continúa aumentando en espacio y capacidad) y que haría más ancha y larga la Campaña Oriental, creando pueblos y ciudades, comunicándolos físicamente sin que se le opusieron noches oscuras o tormentosas, ni ríos ni arroyos crecidos.

Así en agosto de 1874, se aprueba una ley de tendido de líneas férreas que comprenden la base de las actuales: Montevideo a Rivera; Juan Chazo (25 de agosto) a Higueritas; Montevideo a Villa Artigas (Río Branco); Montevideo a Laguna Merín y Salto a Santa Rosa (Cuareim). Se empieza a pensar conectar puertos y fronteras. Mucho se conversó en los bufetes ministeriales, ríos de tinta y kilos de papel se gastaron en pro y en contra del ferrocarril, cada uno defendiendo su posición personal o de grupo como se hace actualmente en 1987, pero poco a poco el ferrocarril fue poblando los campos con sus sonidos característicos, transportando cuanto objeto o artículo o tipo de carga podemos imaginar; y continuando con decretos y leyes, luego de la ley de 1915 se emite la de 1928, por la que se planean nuevas líneas, esta vez conectando entre sí las existentes, fuera de Montevideo, dando terminación a otras en construcción y poniendo sobre la mesa de trabajo un proyecto, que si bien se hablaba de él desde 1874 no había sido realizado en su idea original y las necesidades de la época lo hizo llegar a Colonia y Mercedes. Me refiero al proyecto a Higueritas del que hablaré pronto.

IMPORTANCIA DE LA LOCOMOTORA

Antes de seguir adelante con este tema quiero referirme un poco a ese vehículo que llamamos locomotora y que hizo posible el desarrollo del ferrocarril. La primera locomotora práctica que nos legara Stephenson, en pocos años fue mejorando en su rendimiento y forma, por él mismo y por otros inventores y artesanos, que competían en perfeccionar aquella herramienta. Así cada país planeó y llevó adelante trabajos

donde combinó su capacidad creativa con los materiales que poseía y con los que lograba, para mayor resistencia de la locomotora que se proponía construir.

Tuvo en cuenta hasta la topografía del país donde ésta funcionaría y el tipo de tren que traccionaría. Así aparecieron las locomotoras de montaña o a cremalleras, de trenes de carga o de pasajeros, y se tuvo en cuenta el combustible a usar que abundaba en el país, ya fuese la madera o el carbón de piedra y un poco más tarde el petróleo.

En ciertos aspectos nuestro país no escapó a lo que se hacía en otras partes, y si bien creó, no diseñó locomotoras, las construyó en el país y a Salto correspondió ese honor; y antes de extenderme en este caso, diré que los operarios orientales hicieron trabajos importates en tales vehículos, como modificación de calderas mejorando el sistema de aprovechamiento del vapor y agregar juegos completos de ejes y ruedas a la parte tractiva de tales vehículos, entre otros, lo que aumentó su capacidad de arrastre y estabilidad en la marcha.

Y pasemos a la locomotora de Salto; según nos informa el historiador Sr. Eduardo Taborda en su libro "Salto de Ayer y de Hoy" y la tradición oral de ferroviarios de ayer, que contaban estas cosas con cariño familiar en el año 1894 y en los talleres de Salto del F.C. Noroeste, el Ingeniero Allan Darton jefe del mismo planificó la construcción de una locomotora. Algunas referencias dicen que con planos por él realizados y otras que lo fue con planos llegados de Inglaterra, lo cierto es que con operarios orientales, unos del taller ferroviario y otros de talleres particulares de la zona, se llevó a cabo pieza a pieza una locomotora, la que fue bautizada por su director "La Criolla", porque debe saberse que estos vehículos además de su número característico de serie que las distinguía dentro de su clase, tenían un nombre propio como recordatorio u homenaje. Su construcción demoró aproximadamente un año y en junio de 1895, cumplió su primera prueba de funcionamiento y ante la satisfacción de sus constructores fue calificada de "normal". En pruebas posteriores en poder de arrastre y velocidad alcanzó los 80 K.P.H.

Se había alcanzado una meta más en el desarrollo ferrocarrilero y "La Criolla" era una prueba viviente.

Dio aún otras muestras de la nobleza de su construcción, cuando en el mes de agosto de 1908 se solicita la corrida de un tren especial entre Salto y una estancia ubicada en el kilómetro 81 de la vía al Norte de Salto, próximo a la hoy estación Santa Ana, conduciendo al médico Atilio Chiazzaro, requerido ante la gravedad de salud del estanciero Camilo Arzaguet.

La Criolla, dirigida por el maquinista Domingo Lastieri cumple este recorrido con resultado feliz para el paciente, pero amargo para el maquinista a quien luego de revisado su informe de la corrida del tren es acusado de temeridad en la conducción del convoy de marras, sancionado con una suspensión de seis meses para correr trenes y destinado a conducir máquinas de maniobras para el futuro. En la oportunidad "La Criolla" desarrolló 120 km por hora.

Hoy los ferrocarriles corren a 250 K.P.H. y se espera llegar a los 500 en poco tiempo más; y, como nada es eterno, esta locomotora oriental, luego de cumplir su ciclo de trabajo pasó a descansar en un museo salteño en el año 1952.

INTERCONEXION ARGENTINA-URUGUAY A TRAVES DEL RIO

El proyecto Juan Chazo-Higueritas se pone en marcha en 1872 aproximadamente y llega a San José en mayo de 1876. Se especulaba con la idea de interconectar Argentina y Uruguay a través del Río Uruguay y los estudios realizados abarcaban el tráfico de pasajeros que ya en la época era intenso, pero era principalísimo el de cargas, que transportaría piedras y arena a Buenos Aires y que se estimaba

en 250.000 toneladas anuales entre sus principales entradas.

Su recorrido hasta Higueritas, pienso debía ser hasta la hoy Mal Abrigo y luego como todos los trazados de la época, siguiendo los lugares más altos, evitando el mayor número posible de puentes y grandes desmontes o terraplenes, realizando sólo los ineludibles, hasta llegar a la Punta de Chaparro. Luego se atravesaría el Río Uruguay por un gran puente, el que en su pila central sería giratorio.

Imaginemos este puente en la época de su proyecto y luego los grandes puentes que cruzarían el Paraná Guazú, el Luján y el río de las Conchas y los grandes terraplenes hasta la ciudad de Bs. Aires. Además se preveía en un futuro próximo conexiones con el Norte y el Oeste de la República hermana.

En nuestro país se pensaba tender ramales a Carmelo y Colonia al Sur y a Dolores, Mercedes y resto del Litoral por el Norte. Este proyecto no se concreta en su totalidad, pienso que por las razones de siempre. Económicas por un lado y falta de comprensión de los gobernantes por otro y por qué no, por la oposición de quienes explotaban la concesión de los medios de transporte ya establecidos que ayer como hoy se oponían a la competencia que les haría el ferrocarril. Y no es difícil pensar que este resultado negativo no habría sido la causa de que pocos años después surgiera la trocha angosta que salió de Puerto Sauce y que tan buen resultado dio a sus propietarios y a la zona donde estuvo afincada.

EL FERROCARRIL LLEGA A SORIANO

La vía en territorio uruguayo no queda en San José, aunque duerma allí algunos años y se continúa por tierras josefinas hasta el kilómetro 131 hoy Mal Abrigo. Su sierra es atacada a fuerza de músculo y pólvora abriendo los grandes desmontes que conocemos, explotando canteras para cimiento de las propias vías que luego se abre en dos brazos que tienen apuro por alcanzar un destino final.

Así llega a Colonia del Sacramento a principios de 1901. El ruido característico de este tipo de construcción sigue hacia Mercedes y en el kilómetro 191 y 248 metros fija su primera estación en tierras sorianenses, que se llamará durante 30 años "La Lata", en las cercanías de una posta de diligencias conocida con dicho nombre y donde en 1903 los hermanos Cardona fundan un pueblo con su denominación. Esta Estación ofrece la característica de que los terrenos e instalaciones que la componen están afincados en dos departamentos: Colonia y Soriano, siendo la vía férrea el límite departamental, y como curiosidad puedo decir que no es este lugar geográfico el único que ofrece tales características en lo que respeta a vías y estaciones en el territorio nacional.

La novel población de Cardona no podía escapar a la regla general de afincamiento que creó el ferrocarril en los lugares donde pasaban sus vías; fue aglutinando familias, comercios e industrias junto a su bulliciosa Estación "La Lata" hasta ser la progresista ciudad que hoy vemos. Estación que en 1930 cambió su nombre por el de Cardona en homenaje a sus fundadores.

La vía continúa a su destino y al llegar al km 206 fija una estación que designa "Santa Catalina" en tierras de una estancia de este nombre y que no es difícil imaginar fueron donadas para la construcción, previendo las ventajas que este transporte ofrecía, lo que hizo que muchos propietarios donaran las suyas con el fin de tener la ventaja del tren en el patio de sus casas.

Y luego en el km 219 nace Drabble, hoy José E. Rodó como la población que lo rodea. El nombre primitivo le fue puesto en honor de don Ernesto Drabble, fuerte accionista y representante en la zona de la Empresa "The River Plate Estancia Company", de gran capital con propiedades en la zona y aledaños.

Y se llega al km 257 de nombre "Palmitas", que ya lucía un pequeño grupo

poblacional y luego a "Bizcocho", hoy "Grito de Asencio" en el km 277, hasta que el día 15 de diciembre de 1901 alcanza a Mercedes.

Pero un momento! el lector tiene razón al notar que en este tramo de vía de Mal Abrigo al Río Negro le faltan algunas estaciones muy conocidas; estas estaciones se fueron librando al servicio público de acuerdo a las necesidades de la zona, o la conveniencia del propietario del campo por donde cruzaba la vía y donaba el predio al efecto, y del mismo ferrocarril, el que a medida que su tráfico de trenes aumentaba, estos debían agilizarse en sus desplazamiento entre dos puntos fijos de la línea y para ganar tiempo fundaba una estación, que pudo ser un principio sólo un letrero como "Parada Olivera" o Parada km 290, tan conocidas en la zona y que prestaban un pequeño servicio al vecino.

Es así que en el km 144 se establece la Estación Guaycurú, que según los estudiosos del idioma indígena quiere decir "cuidado con las víboras" y ¡vaya si las hay en esa zona! y en cuyas proximidades se explotó una gran cantera de piedra para utilizar en la vía. Esta designación es otra de las costumbres ferroviarias de designar a las estaciones con nombre de parajes o características de la zona.

Llegamos a Juan Jackson en el km 174 de la vía, en homenaje a dicho personaje, fundador del primitivo ferrocarril y que necesitando más comodidad para sus transacciones comerciales no es difícil que por donación de la parcela que ocuparía la estación obtuviera este emplazamiento.

Y así llegamos al km 228 donde las necesidades de la zona con su producción agrícola ganadera requiere comodidades mayores a un simple "apeadero" y nace entonces Parada Risso y en el km 236, en 1911 nace estación Egaña.

Las necesidades del servicio de trenes y la producción de la zona, como también la dificultad que representaba a los productores trasladarse por malos caminos a las estaciones vecinas y el ofrecimiento de donar los terrenos necesarios donde levantar las instalaciones fijas de una estación, que efectúa don Damiro A. Egaña, vecino y propietario de los campos que circundaban la vía férrea, con la sola condición de que la misma llevase el nombre de su señor padre don Joaquín F. Egaña, hizo que el ferrocarril aceptase el ofrecimiento y previas las gestiones necesarias ante el gobierno, este dio su conformidad, pues el Sr. Joaquín F. Egaña había prestado grandes servicios al país y a Soriano. Así comienza a gestarse otro centro poblado al costado de la vía y progresa a su impulso.

EL FERROCARRIL EN MERCEDES

Pero volvamos a Mercedes. Presumo, por referencias encontradas en el archivo del Centro Histórico y Geográfico de Soriano, que los terrenos donde se afincó la estación Mercedes y sus instalaciones, pertenecieron a la "Liebig's Meet Company Ltd.", pues en acta de la Junta Económica Administrativa de Mercedes, de fines de 1901 hace referencia entre otras cosas, a que siendo necesario mejorar el acceso a la nueva Estación de Ferrocarril, próxima a inaugurarse, autoriza a continuar la calle Alzaga (hoy de Castro y Careaga, luego de llamarse también Florida) hasta aquella, con la autorización para construir un puente sobre la Cañada de Roubín, en terrenos que donaba la antes citada compañía. Esta tenía un saladero en la zona y es probable que fuese la dueña de ese gran predio a que nos referimos.

El puente existe en el lugar indicado, un poco deteriorado por cierto y luce tallada en uno de sus pilares la fecha 1901.

Y siguiendo con las presunciones, ¿la idea del ferrocarril a Mercedes, no habría sido más amplia? El actual puente mixto sobre el Río Negro, ¿no habría surgido en aquella época? Los directores de la época, ¿no habrán pensado en llegar a Fray Bentos con su gran Frigorífico en marcha y comunicarlo comercialmente con Montevideo

a través de este puente?

La tradición oral de viejos ferroviarios dicen que así fue, que tal proyecto existió y que no pudo llevarse a cabo por falta de apoyo del Estado, a quien se le ofrecía tender un puente mixto, donde hoy se encuentra la torre de piedra, del molino que proveía de agua a las instalaciones de la Estación, el que sería pagado mediante el cobro de peaje.

Hubo que esperar 80 años casi, para tener puente, y Fray Bentos y su frigorífico hasta 1911 para tener ferrocarril que le llegó desde el norte. Esta espera de 10 años, necesitándose ferrocarril en la zona y con los resultados que se esperaban obtener y que se sabe fueron fructíferos para el F.C. y frigorífico, por esta ruta construida hacia el norte y que los alejó otros 200 kilómetros del puerto de Montevideo ¿no confirmará la certeza de que el proyectado puente mixto del Río Negro existió y no pudo ser realizado en aquella época?

Finalmente esta idea o proyecto se concretó ayer nada más, al inaugurarse la vía Mercedes-Ombucito el 20 de abril de 1979, cuando ya el frigorífico no existía, ¡cuando era demasiado tarde! Esperemos que el puerto y el ferrocarril puedan darse la mano nuevamente con los resultados que se esperaban hace 80 años.

Y no olvidemos que Estación Mercedes tuvo su inauguración. Y ¡qué inauguración! Bien grande como la ciudad merecía y que según la prensa de la época, toda la población disfrutó cada cual en su escalón social.

Ese día (15 de diciembre de 1901), llegaron a Mercedes dos trenes especiales. El primero salió de Montevideo el día 14 a la hora 9.45, conduciendo al Administrador Gral. de Ferrocarriles y a sus invitados especiales, podemos decir en una excursión cuyo destino final era Mercedes.

Llegados a San José a la hora 12, los viajeros fueron agasajados por el anfitrión y luego de algunos festejos acordes con el acontecimiento que se avecinaba, se sigue hasta Mal Abrigo, donde pernoctan con toda seguridad en coches dormitorios, para el día 15 continuar su viaje a la hora 7.50.

El tren se detiene en el km 144 en la Estación Guaycurú donde están las "Grutas del Palacio", hoy casi totalmente en ruinas; finalizando este paseo se sigue a Palmitas donde se lleva a cabo otro ágape ofrecido por Mr. Hudson a sus acompañantes y personalidades de la localidad, continuándose luego a Mercedes, donde se llega a la hora 13.

El segundo tren sale de Montevideo el día 15 a las 6 de la mañana, transportando alrededor de 300 pasajeros y llega a Mercedes a las 14 horas. No puedo pensar el tiempo real empleado en la corrida y el ocupado en el servicio de las dos locomotoras que lo traccionaban para obtener el promedio de velocidad, pero pienso que la velocidad de la época era la misma que la empleada por los modernos coches Ganz en sus últimas visitas.

Y la ciudad comienza los festejos que se recordarán por mucho tiempo.

Se destacan luego de los discursos de la Estación, una Exposición de cuadros de Blanes Viale y Carlos F. Saenz, Banquete Oficial en el Club Progreso donde se repiten brindis y discursos y finalmente función de gala en el Teatro Politeama Colón, con Himnos Nacional y actuación de la Compañía Podestá.

No es difícil imaginar un gran baile para acortar el tiempo del regreso y acrecentar la amistad y el día 16 a la hora 7 comenzó a regresar la comitiva.

El ferrocarril inició una era de progreso por donde quiera que pasó o llegó. Entablóse una lucha que ganó y perdió, terminó con la carreta y la diligencia, el velero y el puerto, siendo a su vez vencido por el automotor y las carreteras.

Con amargura puedo decir: El Uruguay es el único país del mundo que no hace por el ferrocarril nada de nada.

Archivaldo Pérez Parada

LAS BOLEADORAS

SOBRE EL "DERROTERO" DE ULRICO SCHMIDL

Una curiosidad gráfica en las Ediciones HULSIO 1599 y 1602.

A propósito de la publicación en una Revista de Montevideo de un importante trabajo del historiador paraguayo Ing. Vicente Pistilli S.[1] sobre la "Cronología de Ulrich Schmidel", se nos ocurre divulgar una curiosidad gráfica contenida en las ediciones indicadas en el título, las de 1599 en latín y de 1602 en alemán, que nosotros conocemos sólo por referencias.

Las láminas publicadas por Hulsio fueron (son) 18 más un mapa, algunas bastante conocidas, y justamente ilustraban el texto del Derrotero. De la correspondiente al Capítulo 9 describiendo las hambrunas en la recién fundada Buenos Aires (con los robos y matanza de caballos y la caza de alimañas, amén de los ahorcados por estos hechos y el ultraje de sus cadáveres), el correo argentino hizo una emisión de estampillas alusivas por 1969, que también conocemos solamente por referencias y cuyos datos técnicos filatélicos no hemos podido conseguir[2].

Pero lo que nos interesa particularmente es la lámina relativa al Capítulo 8 sobre los CARENDIES (Querandíes) donde nos llama la atención la interpretación dada a las boleadoras, que está graciosamente equivocada. Por el método de fotocopia aumentada damos aparte cuenta del detalle, que no hemos sabido lo haya tratado nadie con anterioridad.

Anotaremos antes de que sea más tarde que fue Hulsio quien "capitulizó" el manuscrito de Schmidl, para fraccionarlo de alguna manera que permitiera controlarlo mejor, haciéndolo más comprensible y ameno, con grandes ventajas también para nosotros. La subdivisión ha sido usada por los traductores Samuel Lafone Quevedo y Edmundo Wernicke con pleno éxito, favoreciendo un mejor manejo de los datos que contiene:

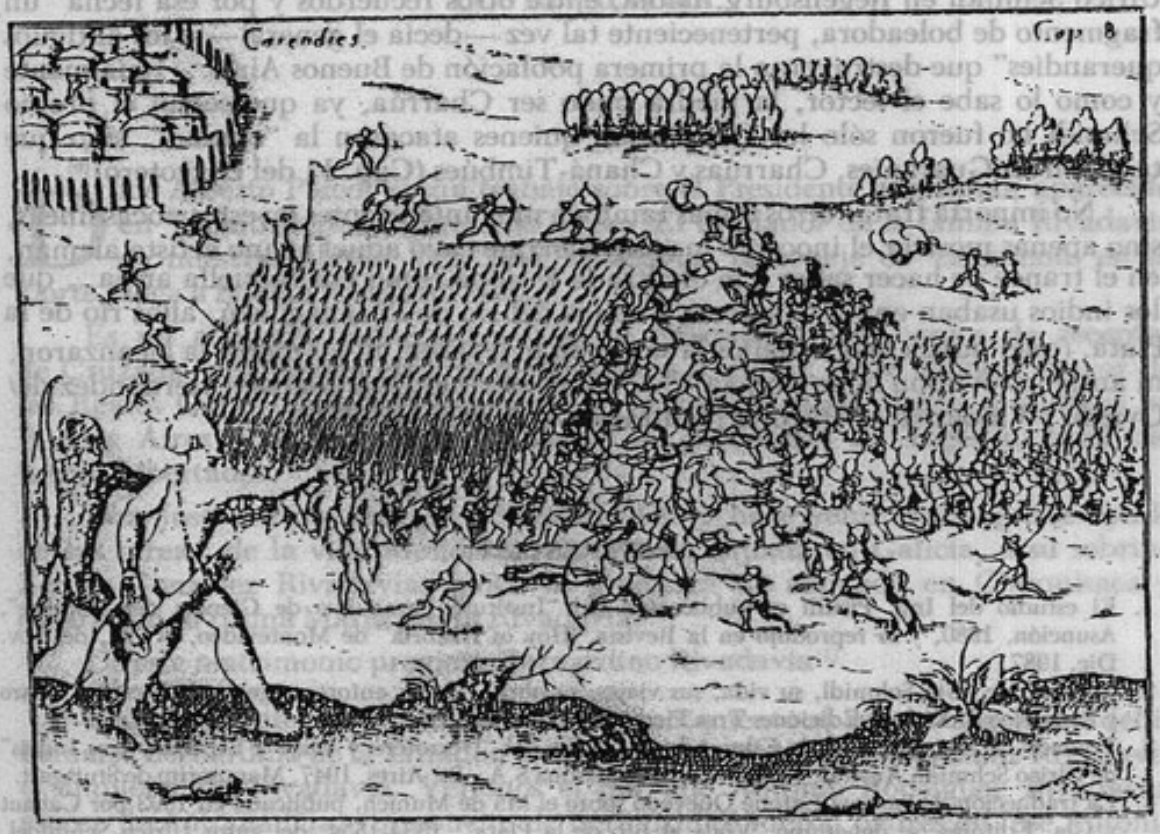
El texto de Schmidl sobre la boleadora es algo escueto y ambiguo. Dice así: ..."los susodichos Querandíes[3] tienen para arma unos arcos de mano y dardos; éstos son hechos como medias lanzas y adelante en la punta tienen un filo hecho de pedernal. *Y tienen también una bola de piedra y colocada en ella un largo cordel al igual como una bola de plomo en Alemania. Ellos tiran esta bola alrededor de las patas de un caballo o un venado de modo que tiene que caer; así con esta bola se ha dado muerte a nuestro sobredicho capitán (Diego Mendoza) y sus hidalgos pues yo mismo lo he visto*"...[4].

Frente a semejante descripción el dibujante de Helvino Hulsio, va a 28 años de la muerte del cronista Lansquenete, dibujó una piedra tan grande como la cabeza del aborígen portador del arma, la que se sostenía con mano derecha (y desde ahí

se arrojaba al contrario) y además estaba atada a una cuerda (que aparece floja) tenida por la mano izquierda. El modo de lanzamiento recuerda el deportivo de la bala actual, mientras que la cuerda de esa manera sugiere que era para recuperar el artefacto después de lanzado en el fárrago de la pelea. La primera contrariedad que ocurre es que la idea del revoleo de la piedra se pierde completamente. Ignoramos lo que fuera una "bola de plomo en Alemania", que con esas dimensiones del dibujo (unos 20 cm de diámetro) debía pesar 45 kilos, pero no podía escapar a ser un objeto de dimensión razonable. Si la esfera se considera de

Detalle de la lámina relativa al Cap.8 (Carendies) del libro de Schmidl, Ediciones Hurtasic de 1599 y 1602.-

piedra, como el texto lo indica, el peso debía ser de unos 10 kilos, también impracticable con un solo brazo y sencillamente fuera de la realidad. Porque sucede que lo que Vtz Schmidl escribió, resultó insuficiente y desacertado, ya que si la frase "tirar esta bola alrededor" estuviera bien traducida, la acción es imposible de llevar a cabo porque contraría las leyes de la física y más bien requiere artes de birlibirloque. Como se comprende, una sola piedra no enreda las patas de un animal, necesitándose por lo menos dos (en los extremos de la cuerda fundamental) y hasta tres si una pequeña hace de agarradera para revolear el aparato, que en el caso se comportan como un sistema planetario, girando cada piedra sobre las otras y manteniéndose bastante coplanares. Entonces sí, al pasar por el ir y venir de las patas del animal en el galope, las cuerdas y piedras "bolean" (enredan) fuertemente con gran efectividad, valga el verbo que proviene del mismo aparato, tan temible y eficaz en manos de querandíes, o pampas, o charrúas nuestros.



..."nencinos a los sobredichos Querandíx y ocupamos su lugar"...

Quien se interese por el modo de llevar las boleadoras, su manejo y modelos puede leer con provecho el estudio realizado por el arqueólogo argentino Dr. Alberto Rex González por 1953, que citamos en[7]. También y con relación al habilísimo empleo de las boleadoras por los indígenas orientales "La guerra de los charrúas en la Banda Oriental" de E.F. Acosta y Lara, 1969-70, pág. 169.

Una sola piedra constituía —según versiones muy claras— la llamada *bola perdida*, que no se usaba para bolear sino para matar por traumatismo (es la variante de una pedrada), y que en el caso tan conocido del indio Pampa contra Martín Fierro, lo mismo podía hacerse con una sola bola del grupo de dos o tres, empuñando la o las otras en la mano menos hábil. Una famosa lámina de Musters ofrece un ejemplo de una sola bola como maza y Pero Lopes de Sousa las indica

como "una pelota de piedra del tamaño de la bala de un falcón, con un cordel de una braza y media de largo con una borla grande de plumas de avestruz en el extremo[5]".

La esfera Hulsio-Schmidl podía voltear por traumatismo y acaso el dibujante la llevó a esa dimensión para que quebrara las patas de los caballos, único modo de hacerlos caer, como imponía el libro, incapaz de comprender un aparato que no había visto nunca y que Schmidl tampoco había explicado correctamente.

Son tres las figuras dibujadas en la Lámina correspondiente al Capítulo 8, Carendies, que parecen usar boleadoras. Dos están muy claras con los indígenas en actitud de tirar la piedra, como la que ilustramos, mientras que la tercera la decidimos por lo que parece ser la cuerda dirigida hacia las patas traseras de un caballo dibujado "sentado", como si el artefacto lo hubiera hecho caer.

Fue el Gral. Bartolomé Mitre quien escribió por 1890 que en la casa de Ulrico Schmidl en Regensburg, había, entre otros recuerdos y por esa fecha "un fragmento de boleadora, perteneciente tal vez —decía el general— a los antiguos querandíes" que destruyeron la primera población de Buenos Aires... Igualmente y como lo sabe el lector, la piedra pudo ser Charrúa, ya que según el propio Schmidl no fueron sólo los Querandíes quienes atacaron la "ciudad", sino que también los Guaraníes, Charrúas y Chaná-Timbúes (Cap. 11 del Derrotero)[6].

No importa tratar otros temas también muy interesantes en estas pocas líneas, sino apenas mostrar el inocente macaneo en que cayó aquel lejano artista alemán, en el trance de hacer saber a la civilizada Europa como era "aquella arma... que los indios usaban en las comarcas y costas del río de Paranaguazú, alías río de la Plata, (que) nunca los cristianos la supieron ni leyeron, ni los moros la alcanzaron, ni antiguos ovieron della noticia"[7]... como escribió Don Gonzalo Hernández de/ Oviedo y Valdez en su Historia Natural y General de las Indias.

REFERENCIAS

1. El estudio del Ing. Pistilli es publicación del "Instituto Paraguayo de Ciencia del Hombre", Asunción, 1980, y se reprodujo en la Revista "Hoy es Historia" de Montevideo, N° 24, de Nov. Dic. 1987.
2. Tomado de "Utz Schmidl, su vida, sus viajes, su obra", de los autores argentinos Nicolás Cócaro y Federeico B. Kirbus, Ediciones Tres Tiempos S.R.L., Bs. Aires, 1984.
3. Tomado de la traducción de Edmundo Wernicke del "Derrotero y Viaje a España y Las Indias" de Ulrico Schmidl; Austral, Espasa-Calpe Argentina S.A., Bs. Aires, 1947. Manuscrito de Stuttgart.
4. La traducción de Samuel Lafone Quevedo sobre el MS de Munich, publicada en 1903 por Cabaut y Cía. Editores, se denominó "Viaje al Río de la Plata", 1534-1554, del autor Ulrich Schmidel, con prólogo y anotaciones del mismo Lafone y unas "Notas bibliográficas y biográficas" del Gral. Bartolomé Mitre, bajo los auspicios de la Junta de Historia y Numismática Americana. Para el punto que nos interesa dice así: "También emplean unas bolas de piedra aseguradas a un cordel largo; son del tamaño de las balas de plomo que usamos en Alemania. Con estas bolas enredan las patas del caballo o del venado (ciervo) cuando lo corren y lo hacen caer. Fue también con esas bolas que mataron a nuestro capitán y a los hidalgos"..., etc.
5. Según A.R. González: Musters George Ch., Vid entre los Patagones, 19119, Biblioteca Centenaria, Univ. Nac. de La Plata. Según Cnel. Rolando A. Laguarda Trías, Fragmento del Diario de Navegación de Pero Lopes de Sousa (1530-1532), traducción; en Rev. Soc. Amigos de la Arqueología, Tomo XV, 1957.
6. Tomado de la traducción Wernicke. En la suya aún agrega Lafone: Carendies, Barenis (Guaranís), Zechuruas (Charruas) y Zechenais Diembus (Chanás Timbús).
7. Según A.R. González, "La Boleadora, sus áreas de dispersión y tipos", Univ. Nac. de Eva Perón, Revista del Museo (de La Plata actual), R. A. 1953.

René Mora
J.L. Lacaze, 1988

PRESENCIA DE BERNARDINO RIVADAVIA EN SORIANO

LOS RIVADAVIA

Dice Alberto Palcos en un trabajo sobre el Presidente argentino, aparecido en "Hombres de la Argentina" que: "El fundador de la familia Rivadavia en nuestras playas, don José Rivadavia, personaje de valimiento en la Corte, llega a Buenos Aires en 1740.

Es un abogado distinguido; viene a desempeñar los cargos de receptor de Cruzada, depositario general de la justicia y, luego, el de alguacil mayor de las Reales Cajas. Hombre emprendedor, adquiere casas, tierras y quintas en Buenos Aires y en el Uruguay, aparte de yerbatales en Yapeyú, cuna del futuro Libertador.

Don José contrae enlace en nuestro suelo y hace venir, para que lo ayude en sus tareas, de la villa Monoforte de Lemos, situada en Galicia, a su sobrino Benito González Rivadavia, quien se graduará de abogado en Chuquisaca y casará con su prima María Josefa Rivadavia.

De este matrimonio proviene Bernardino Rivadavia[1].

Digamos, antes de continuar, que correctamente el prócer argentino debió llamarse Bernardino de la Trinidad González Rodríguez, y no González Rivadavia o simplemente Rivadavia. Veremos el por qué Antonio Rodríguez Rivadavia, esposo de Antonia Díaz (bisabuelos de Bernardino) fueron padres de José Antonio y Gertrudis. José Antonio Rodríguez Díaz (que firmaba Joseph Rivadavia) se casó con María Feliciana Rivadeneira Domínguez y su hermana Gertrudis Rodríguez Díaz (que firmaba Gertrudis Ribadavia) se casó con Sebastián Antonio González; los cuatro, abuelos de Bernardino. El por qué de estos cambios de apellidos lo suponemos, como era costumbre en la época, para usufructur quizás mayor valía.

Del matrimonio Rivadavia-Rivadeneira nació María Josepha de Jesús Rivadavia (que debió ser Rodríguez Rivandeeira) y que fue la madre de Bernardino.

Y del matrimonio González-Rivadavia nació Bernardo Benito González Ribadavia (que debió ser González Rodríguez) y que fue el padre de Bernardino.

En conclusión, como dijimos anteriormente, nuestro biografiado debió apellidarse González Rodríguez, usando en su lugar el patronímico Rivadavia, de una lejana tatarabuela, que habían adoptado sus mayores[2].

Agreguemos, a este estudio genealógico, que el padre de Don Bernardino

se casó dos veces; en primeras nupcias con su ya citada prima hermana el 18 de marzo de 1776 y por segunda vez con Ana María de Otalora y del Ribero (hermana de la madre del Gral. Miguel Estanislao Soler Otalora) el 18 de enero de 1786.

Por fin, nos resta recordar que este señor, acérrimo defensor del régimen hispánico, falleció de apoplejía el 28 de setiembre de 1816, según dicen del disgusto que le provocó la declaración de la Independencia argentina[3].

REFERENCIAS

1. Págs. 50 y 51 de "Bernardino Rivadavia" de Alberto Palcos, en el T. 1 de "Hombres de la Argentina", Editorial Universitaria de Buenos Aires, Bs. As.. año 1962.
2. Datos extraidos de un árbol genealógico de Bernardino Rivadavia, aparecido en la pág. 16 de la Separata especial N° 11, de mayo de 1980, de "Todo es Historia", Bs. As.
3. De una carta del Conde Hernán C. Lux-Wurm al autor, fechada en Bs. As., el 17 de enero de 1978.

SUS PRIMEROS AÑOS

De la actuación anterior de Rivadavia a su presencia en el departamento de Soriano, sólo destacaremos los aspectos principales de su vida, que escapan a los límites que nos hemos impuesto para este trabajo.

Comenzaremos diciendo que su partida de bautismo se halla asentada en el folio 45 del Libro XV de la Basílica de la Merced, de Buenos Aires, donde consta lo siguiente: "En 21 de maio de mil setecientos y ochenta años, con mi licencia el Dr. Féliz Soloaga Presbítero, bautizó puso óleo y chrisma a Bernardino de la Trinidad, que nació ayer veinte, hijo legítimo del Dr. Don Benito González Ribadavia, Abogado de la Real Audiencia, y de Da. María Josepha Rivadavia. Fue su madrina Da. Feliciana Rivadeneira Domínguez, Abuela materna de dicho niño y lo firmé como Cura Rector Juan Cayetano Fernández de Agüero"[1].

Con referencia a su hogar, se ha escrito que "su infancia no poseyó rasgos de colores vivos, no evidenció precocidad, no ofreció características desconcertantes, pero sostuvo sí teñida, de una mordiente pertinaz: la desdicha. Huérfano a los seis años, el niño Bernardino aprendió a leer y escribir[2] bajo la dirección del Pbro. Marcos Salcedo.

Cursó incompletamente después los estudios del Colegio San Carlos, donde el catedrático Pedro Fernández le contagió su devoción por los clásicos y Valentín Gómez lo orientó en filosofía, abandonando los estudios en el año 1803.

Durante la segunda Invasión Inglesa, en 1807, se alistó en las filas del Tercio de Voluntarios de Galicia, actuando en la Sexta Compañía con el grado de Teniente, siendo al poco tiempo Capitán[3].

En esta época, más concretamente el 14 de agosto de 1809, se casó con la hija del ex-Virrey Joaquín del Pino, de lo que nos ocuparemos más adelante.

REFERENCIAS

1. 2. De "Rivadavia: un espíritu inquieto reformista", Pág. 15 de la Separata especial N° 11 de "Todo es Historia", de mayo de 1980, Bs. As.
3. Págs. 79 a 90 del T. IV de "Biografías argentinas y sudamericanas" del Cap. de Frag. (R) Jacinto R. Yaben, Editorial Metrópolis, Bs. As., año 1940.

BERNARDINO RIVADAVIA, primer Presidente de la República Argentina.

SU ACTUACION POLITICA

En breve síntesis recordaremos su actuación política entre los años 1810 y 1834.

En 1810 adhirió a la Revolución de Mayo

De 1811 a 1812 fue Secretario de Guerra, Gobierno y Hacienda del Primer Triunvirato.

De 1814 a 1820, junto a Manuel Belgrano, estuvo en Europa como diplomático en Madrid, París y Londres, previo pasaje por Río de Janeiro.

De 1821 a 1824, en la administración de Martín Rodríguez, ocupó el Ministerio de Gobierno y Relaciones Exteriores, en la Provincia de Buenos Aires.

De 1824 a 1825 fue nuevamente diplomático en Londres, donde ratificó, en nombre del Gobierno, el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación celebrado con Inglaterra.

De 1826 a 1827 fue Presidente de la República, siendo el primero que ostentó este título en el país. Sentarse en el "sillón de Rivadavia", constituye en la Argentina el más alto honor a que puede aspirar un ciudadano.

De 1829 a 1834 permaneció en Europa.

"En 1834, —nos dice José Domingo Cortés— gobernando sus más encarnizados enemigos, tuvo el civismo de volver a Buenos Aires a presentarse a los tribunales para sincerarse de calumnias vertidas contra él.

No se le quiso oir, y dándosele orden que se embarcase dentro de veinte y cuatro horas, pasó a Mercedes y allí vivió hasta que, desterrado, por Oribe se trasladó a Santa Catalina..."[1].

De esta historia nos ocuparemos detalladamente más adelante.

REFERENCIAS

1. Citado en la Pág. 418 del "Diccionario Biográfico Americano" de José Domingo Cortés, París, año 1876.

COMO ERA RIVADAVIA

Alvaro Melián Lafinur, en el año 1915, en el prólogo a una edición del libro de Andrés Lamas, titulado "Rivadavia. Su obra política y cultural", nos da una imagen bastante acabada del personaje que nos ocupa.

Dice el citado autor: "De estatura mediana, ancho de hombros, prominente el abdomeny cortos los brazos; un tanto rígido y con la cabeza erguida, ceremonioso y solemne, sin flexibilidad mundana, ni espíritu de broma en momento alguno, el señor Rivadavia se imponía por la dignidiad de su porte y maneras y por su palabra pulquérrima.

Dice don Vicente Fidel López que la gravedad de su rostro inspiraba, no solo respeto, sino hasta cariño, a causa de la nobleza en él reflejada. Sabía interesar a las damas, a favor de una cantidad inagotable de anécdotas de las cortes europeas y conocimientos prácticos que prodigaba en su conversación, siempre elevada y correctísima. Una señora afirmó una vez, amablemente impresionada por su trato, que era muy interesante y... precioso, lo cual hizo reir mucho a la concurrencia.

Tenía Rivadavia la cabeza bien formada, corto y rizoso el cabello, los labios gruesos y salientes, voluntarioso el mentón, la mirada tranquila y franca.

Vestía siempre con extremada pulcritud y abusaba del espadón de etiqueta, llevándolo diariamente cuando ejercía cargos públicos.

Mantenía las distancias, evitando familiaridad chocante; y este noli me tangere (no me toques), conservado severamente en todo momento, si podía restarle simpatías, lo seguro que consolidaba más su autoridad"[1].

Caricatura de RIVADAVIA, trazada muy posiblemente en Mercedes en el año 1834, por el lápiz de otro emigrado argentino, el pintor, maestro y periodista Pedro Alzaga.

No nos resistimos a la tentación de dejar alguna constancia de que ha habido quienes han dicho que Bernardino Rivadavia era mulato, con todo el significado que ello encerraba en la época.

Los que así han opinado, entre ellos sus detractores o adversarios políticos, se han basado —nos dice el Conde Hernán C. Lux-Wurm en una carta— en "una defectuosa miniatura de la época", en donde destacarían el "corto y rizoso cabello" y "los labios gruesos y salientes", para hacer tal afirmación.

Sobre el tema nos abundaba el Conde Lux-Wurm, que ha estudiado el asunto, que todo era una "pérfida calumnia", agregándonos, textualmente: "asimismo no creo que su suegro, el quisquilloso Virrey del Pino, hubiera consentido ese matrimonio, de ser siquiera posible que su yerno hubiera sido "ochavón"[2] (hijo de negro y cuarterón; el cuarterón era hijo de mulato y blanco). Por último, queremos consignar la existencia de una caricatura de nuestro biografiado, trazada muy posiblemente en Mercedes, en el año 1834, por el lápiz sutil de otro emigrado argentino que vivía en esta ciudad, el maestro, pintor y miniaturista Pedro Roberto José Alzaga Somellera. Caricatura cuyo original se encuentra en el "Museo Histórico" de la Nación Argentina, según lo podemos leer en un artículo de la Revista "Solar Chaná" N° 2, del mes de agosto de 1949 —recordada publicación del Dr. Edelmiro Chelle— donde aparece la citada caricatura[3].

REFERENCIAS

1. En "Rivadavia. Su obra política y cultural" de Andrés Lamas, Rosso Ediciones, Argentina, sin fecha.
2. Carta del Conde Hernán C. Lux-Wurm al autor, fechada en Bs. As., el 17 de enero de 1978.
3. Pág. 8 de la Revista "Solar Chaná" N° 2, agosto de 1949, Mdeo.

INTEGRANTE DE LA MASONERIA

Igual que Valentín Alsina, Salvador María del Carril, Esteban Echeverría, Vicente López y Planes, Vicente Fidel López y José Mármol, entre los más destacados emigrados de la época rosista, que vivieron en Mercedes, Bernardino Rivadavia fue miembro relevante de la Masonería.

Nos dice al respecto Alcibíades Lappas, en su libro "La Masonería a través de sus hombres", que en su juventud Rivadavia era antilogista y antimasón y opositor de la Logia Lautaro.

En uno de sus viajes a Europa, probablemente en Inglaterra, se inició en la Masonería, actuando en la Argentina en la Logia Aurora y propiciando la fundación de la Logia Valeper.

Actuó también en Brasil y Uruguay. En nuestro país inició a su hijo Joaquín, el que escribió una interesante síntesis de las actividades masónicas y luchas liberales de su padre.

Joaquín Rivadavia, que actuó masónicamente casi toda su vida en el Uruguay, afilióse a la Logia Obediencia a la Ley N° 13, de Buenos Aires, en 1881, permaneciendo en el seno de la misma hasta su muerte en 1887, a la edad de 77 años[1].

Agregaremos que los otros dos hijos del prócer argentino, Bernardino y Martín, también fueron masones, así como su nieto, el Comodoro Martín Rivadavia Villagrán (hijo de su hijo Martín)[2].

REFERENCIAS

1. 2. Pág. 218 y 219 de "La Masonería Argentina a través de sus hombres" de Alcibíades Lappas, Establecimiento Gráfico de R. Rego, Chacabuco 1183, Bs. As., año 1958.

LA PRESENCIA DE RIVADAVIA EN SORIANO

Antes de entrar a esta parte de nuestro trabajo, consideramos imprescindible hacer algunas precisiones, para una mejor comprensión del mismo.

Conviene recordar en primer lugar, que a diferencia de la mayoría de los emigrados unitarios argentinos, de la época rosista, que vivieron en nuestro departamento, de Bernardino Rivadavia sólo conocemos su presencia en el mismo, lo que explica el por qué del título.

En segundo término, que esa presencia debe haber sido relativamente breve, de acuerdo a la documentación y bibliografía consultadas, no siempre precisas y en algunos casos contradictorias.

Por último, queremos consignar que dentro de este capítulo y por considerarlo relacionado con el mismo, trataremos tres puntos: el pleito de Rivadavia con los herederos de Francisco Martínez de Haedo, su residencia en Colonia y la compra de un campo en el Rincón de San Ginés.

EL PLEITO CON LOS MARTINEZ DE HAEDO

Hacía más de cincuenta años que su abuelo, José Rivadavia había adquirido tierras en el llamado Rincón de las Gallinas, "sin explotarlas personalmente en virtud de los absorbentes empleos de la corona que servía", nos dice Alberto Palcos, autor al que recurrimos para obtener información sobre este asunto. El abuelo de Don Bernardino asoció a su empresa a Francisco Martínez de Haedo[1], pariente y protegido de su camarada José Villanueva y Pico, el que se lo había recomendado "por su viveza y actividad". El puso el capital y Martínez de Haedo el trabajo, manteniéndose cinco familias con lo producido en la estancia.

Muerto Don José —nos sigue diciendo Palcos— se suscitó un enojoso pleito por la posesión de esas tierras, hasta que en determinado momento el Virrey Santiago Liniers las adjudicó a los Rivadavia, basándose en la disposición que lo autorizaba a premiar a quienes se habían distinguido por su heroísmo en las Invasiones Inglesas y no hubieran recibido recompensas del monarca español[2].

Desde aquella época, el prócer argentino, insistió en reclamar la entrega de aquellas tierras, en poder de los descendientes de los Martínez de Haedo. En 1816, su padre expresaba en el testamento que Bernardino llevaba gastadas "ingentes sumas" en el litigio, en el cual lo había asesoradò constantemente. Posteriormente, estando en Buenos Aires, retomó la causa, auxiliado según su expresión, por el "enérgico saber" del Dr. Julián Segundo de Agüero[3].

Con respecto a este asunto, encontramos en el Archivo del Juzgado Departamental de Soriano, un "poder especial" otorgado por Rivadavia a Don Basilio Antonio Pinilla ("del vecindario de Sandú") para que establezca "el juicio de conciliación, en la demanda que debe instaurar contra los herederos del finado don Francisco Martínez de Haedo por los campos que estos poseen de la exclusiva propiedad de los padres del otorgante" y para que "igualmente entienda en la liquidación de la sociedad que tuvieron sus causantes con el expresado don Francisco Martínez de Haedo hace algunos años, nombrando al efecto contadores y demás peritos necesarios".

Este documento, del que extractamos sus partes fundamentales, está fechado en Mercedes, el día 26 de enero de 1835, ante el Escribano Público Ambrosio

Agustini, apareciendo como testigos José Capdevila, Salvador María del Carril y Mariano Capdevila y con la firma de Bernar.no Rivadavia"[4].

En 1842, le rogará en Río de Janeiro a Florencio Varela, que también le prestara su ayuda de abogado.

Tres años después incluyó esa propiedad en la lista de bienes de su testamento, declarando que los documentos justificativos se hallaban en poder de Agüero.

AGRICULTOR EN COLONIA

Recordemos que nuestro biografiado había sido expulsado de Buenos Aires, habiéndose embarcado en el paquete francés "L' Herminie", en mayo de 1834.

A principios del mes de junio de aquel año ya lo encontramos en Colonia, "por complacer a su señora" —dice Palcos— que "se ilusiona creyendo hallarse más cerca de los parientes que deja en Buenos Aires, y de Montevideo, donde viera la luz y cuya imagen lleva imborrablemente"[5].

En Colonia compró una quinta a Esteban Nin, al lado de la llamada "Quinta de la Comandancia", que años atrás había habitado el gobernador de la plaza. De acuerdo a disposiciones legales la pidió en donación, para dedicar la a la agricultura y aclimatar las plantas que trajera de Europa.

En agosto de 1834 el gobierno uruguayo accedió al pedido, teniendo en cuenta "los notables servicios a la causa nacional", prestados por el peticionante y a las "mejoras positivas" del local y de una industria a la cual contrae la autoridad sus preferentes cuidados"[6].

A fines de octubre de aquel año, una delegación de la Junta Económica Administrativa del Departamento de Colonia, fijó los límites de la chacra y la entregó en propiedad a Rivadavia, donde vinieron a hacerle compañía miembros de su familia y otros proscriptos.

Introdujo las primeras colmenas al Uruguay que había traído de Francia, diciéndonos al respecto el Pbro. Ramón Montero y Brown: "Trajo de Francia dos colmenas (abril de 1834); perdió una en el viaje, y se estableció en la Colonia del Sacramento con la otra. Su primera cosecha (diciembre de 1835) fue de 100 libras de miel; mandó algunas libras de cera a Buenos Aires para que hiciesen bujías, que regaló a la Iglesia de la Colonia"[7].

Cultivó la morera, plantó araucarias y el ciprés priamidal, cuidó el trigo y las hortalizas y vigiló los caballos, las vacas y las cabras del Tibet. Sobre estas últimas —que también introdujo en Soriano, como veremos— diremos que siendo gobernantes las mandó buscar a Europa, las que no fueron aceptadas por los ganaderos progresistas, ya fueran nativos o extranjeros.

En aquel ambiente tenía tiempo para distraerse con sus amigos, jugando al ajedrez y charlando de los más diversos temas, entre los que destacaba la bondad y sabiduría de su joven médico, el Dr. Daniel Torres.

HACENDADO EN SORIANO

Dice uno de sus biógrafos que Bernardino Rivadavia había escrito en reiteradas oportunidades, desde París, al Dr. Julián Segundo de Agüero, solicitándole le hiciera el favor de comprar para él una propiedad rural en el Uruguay, preferentemente cerca del Río Negro o del Río Uruguay[8].

En el año 1834 pudo ver cumplida su aspiración, cuando en compañía de Teobaldo Mahe compró una estancia en el departamento de Soriano, en el llamado "Rincón de San Ginés", la que en 1835 quedará en propiedad exclusiva del citado Mahé, al venderle su parte el prócer argentino.

La historia de estos campos la conocemos gracias a las escrituras notariales, en este caso extraídas del título de propiedad de la estancia del Dr. Juan Pedro Leónard (uno de los herederos de Mahe), donde consta lo siguiente: "Don Francisco San Ginés y Don Julián Gregorio Espinosa fundaron en Sociedad en los campos que forman rincón entre el Río Negro y los Arroyos Cololó y Bequeló un establecimiento de estancia.

San Ginés al retirarse a España cedió sus derechos y acciones en dicha Sociedad al Señor Espinosa por escritura que otorgó en la ciudad de Buenos Aires el ocho de agosto de mil setecientos setenta ante el Escribano Don Francisco Xavier Congeu cuya copia expido el catorce de diciembre de mil setecientos setenta y dos".

En virtud de la cesión de esos derecho don Julián Gregorio solicitó la adquisición de esos campos en moderada composición, cuya denuncia le fue admitida por don Manuel de Basabilvaso, administrador de la real renta de Correos y Juez subdelegado para la venta y composición de tierras realengas, por decreto de veinte y siete de febrero de mil setecientos setenta y cinco fechado en Buenos Aires.

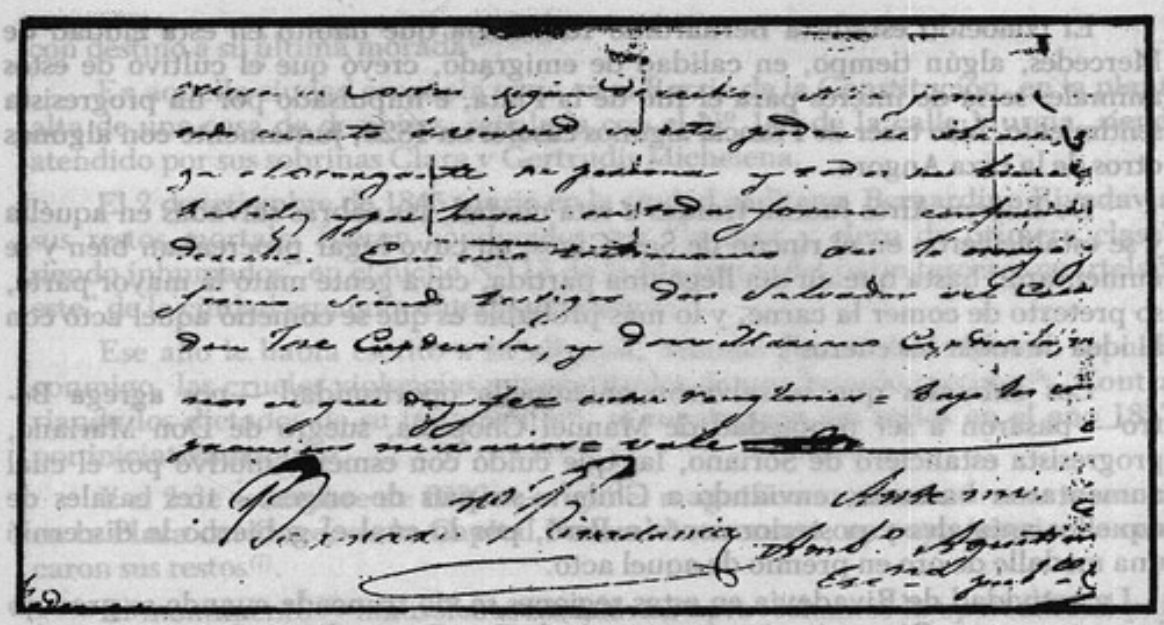
Posteriormente y de mandato del Señor Virrey y capitán general de las Provincias Unidas del Río de la Plata, y a solicitud de Don Julián Gregorio Espinosa hijo, se libró despacho cometido al Alcalde Ordinario de primer voto de Soriano Don Benito López, para que hiciera desalojar los campos pertenecientes al señor Espinosa, que ocupaba Don Juan Benavidez, cuya intimación y desalojo tuvo lugar el quince de febrero de mil ochocientos.

Fallecido Espinosa su viuda, albacea y heredera Doña Candelaria Somellera vendió dichos campos a Don Teobaldo Mahe y Don Bernardino Rivadavia, quienes los compraron en Sociedad con todas las haciendas y poblaciones que contenía, entregando una parte al contado, y el resto a plazos, según escritura otorgada en la ciudad de Buenos Ayres el veinte y uno de noviembre de mil ochocientos treinta y cuatro por ante el Escribano Don Luis de Castañaga, cuyo saldo fue entregado según consta de la liquidación que practico en siete de octubre de mil ochocientos cincuenta y siete el Contador Don Sanuel C. Langhaneim en los autos seguidos por los herederos de Don Bernardino Rivadavia con la testamentaría de Doña Candelaria Somellera, cuya operación fue aprobada el catorce de noviembre siguiente por el señor Juez de Primera Instancia de la ciudad de Buenos Ayres, Don Felipe José Coronell, que en testimonio espedido en dicha ciudad el ocho de agosto de mil ochocientos cincuenta y nueve por el Escribano Don Mariano Cabal se tiene a la vista.

En treinta de enero de mil ochocientos treinta y cinco por escritura otorgada también en la ciudad de Buenos Ayres, ante el Escribano Don Luis de Castañaga, Don Bernardino Rivadavia cedió a su socio Mahe todos los derechos y acciones que le pertenecían en la estancia de San Ginés, y por otra escritura de nueve de mayo de mil ochocientos treinta y seis que paso ante el Escribano Don Marcos Leonardo Agrelo, Don José Rodríguez como apoderado de Don Bernardino Rivadavia ratifico en todas sus partes aquella cesión, dandoselé al comprador posesión en forma, con intervención judicial, el cuatro de julio del mismo año"[9].

Esta estancia, ubicada como dijimos, en el Rincón de San Ginés (entre el Arroyo Cololó, el Río Negro, el Arroyo Bequeló y la Laguna Chaná), en la que "se muestra igualmente interesado un Bonaparte" —según referencias de Palcos— tenía 48.000 hectáreas, con una casona formada por enormes habitaciones y un amplísimo galpón, había más de 5.500 cabezas de ganado, entre vacas, caballos y ovejas, aparte de muchos centenares de animales cimarrones y extraviados[10].

Según el autor que venimos citando Don Bernardino se instaló en Mercedes en



La firma de RIVADAVIA aparece en un poder otorgado en Mercedes a Basilio Antonio Pinilla, en el año 1835.

compañía de un hijo[11]), aunque nada más agrega sobre el punto. Bajo su fiscalización prosperó el establecimiento, ya que en un año y medio aumentó en un 50% el total de cabezas de ganado.

Rivadavia y Mahe proyectaban fomentar la inmigración de agricultores y ganaderos franceses.

Empezó a insinuarse, sin embargo, alguna diferencia con el representante de su socio, unido a que ciertos arrendatarios dificultaban la plena posesión de la estancia, encomendándole al Dr. Salvador María del Carril —que vivía en Mercedes— que le resolviera la cuestión, porque le era imposible, declaraba "soportar por más tiempo los perjuicios qu ele irroga la ausencia de la casa y familia y abandono de asuntos de mucho mayor entidad[12]. Suponemos que se refería a su casa en Colonia.

De esta época encontramos otro documento, en el Juzgado Letrado del Departamento de Soriano, fechado en Mercedes, el día 11 de julio de 1835, que dice: "Contrato con el Apoderado Alzaga, y los carboneros q.e ocupan el rincón de Rivadavia[13].

Por el mismo no enteramos, que en la citada fecha, comparecieron ante el Escribano Público Ambrosio Agustini "el apoderado de doña Candelaria Somellera, don Pedro Alzaga y los carboneros que ocupan los montes del rincón conocido por de Don Julián Espinosa, de la propiedad en el día de d. Bernardino Rivadavia, Antonio Martínez, Antonio Silva, Romualdo Cabrera, Lucas Rodríguez y Francisco Dubal" y "dijeron que se obligan a concluir sus trabajos en cuarenta días, desalojando sin oposición los terrenos que tienen para sus trabajos, siendo especial conducción, que en caso que no vendan el carbón elaborado en este término, se le conceda dejarlo apilado en tierra firme hasta que puedan conducirlo, dándole para su exportación veinte días más de los cuarenta expresados...".

Mención aparte merece recordar que fue Don Bernardino quien introdujo cabras del Tibet en el Rincón de San Ginés, como lo había hecho en Colonia. Al respecto, nos dice Mariano B. Berro en su libre "Ciudad y Campo"[14]. "Sabido es que la cabra del Tibet debe su celebridad a los tejidos que se confeccionan con su pelusa, conocidos con el nombre de cachemires. El interés que despertó en Europa esa mercadería, tuvo por consecuencia que los nombrados cabríos fueran importados a Francia en 1818 y más tarde a Inglaterra.

El conocido estadista Bernardino Rivadavia que habitó en esta ciudad de Mercedes, algún tiempo, en calidad de emigrado, creyó que el cultivo de estos animales sería de interés para el Río de la Plata, e impulsado por un progresista sentimiento, hizo traer de Francia algunos casales en 1826, juntamente con algunos otros de la raza Angora.

De Buenos Aires fueron traídas a esta ciudad, las cabras salvadas en aquélla y se establecieron en el rincón de San Ginés, en cuyo lugar procreaban bien y se aumentaron hasta que un día llegó una partida, cuya gente mató la mayor parte, so pretexto de comer la carne, y lo más probable es que se cometió aquel acto con la idea de robar los cueros".

Los animales que se salvaron en aquella oportunidad —nos agrega Berro— pasaron a ser propiedad de Manuel Chopitea, suegro de Don Mariano, progresista estanciero de Soriano, las que cuidó con esmero, motivo por el cual aumentaron bastante, enviando a Chile —su país de origen— tres casales de aquellos animales y posteriormente a Perú, por lo cual el gobierno le discernió una medalle de oro en premio de aquel acto.

La actividad de Rivadavia en estas regiones se vio truncada cuando se produjo la ruptura entre Rivera (amigo y protector de Don Bernardino y demás emigrados unitarios) y Oribe.

En setiembre de 1836, el Presidente Manuel Oribe deportó a Rivadavia y otros emigrados, acusados de conspirar contra la estabilidad de las autoridades rioplatenses.

REFERENCIAS

1. 2. 3. 5. 6. 8. 10. 11. 12.: Págs. 7 y 8 de "Bernardino Rivadavia. Estanciero y agricultor en Soriano" de Alberto Palcos, en "Solar Chaná" N° 2, Montevideo, agosto de 1949.
4. 13.: Archivo del Juzgado Letrado del Departamento de Soriano. Fotocopias facilitadas por el Esc. Alfonso G. Arias.
9. Título de propiedad del Dr. Juan Pedro Leónard, año 1876, copiado por Augusto Cren. Facilitado por Pierre Caffera Leónard.
14. De "Ciudad y Campo" de Mariano B. Berro, Mdeo., año 1900.
7. De "Del Terruño" del Pbro. Ramón Montero y Brown, Mdeo., año 1918, Pág. 48.

SUS ULTIMOS AÑOS

Desterrado, como dijimos, partió para Santa Catalina, acompañado de su esposa, su hijo Martín y el esclavo José Congo, en el año 1836. Posteriormente se trasladó a Río de Janeiro, donde fijó su residencia el 20 de marzo de 1839, estableciendo su domicilio en la calle San Pedro N° 34", donde vivió rodeado de la más cruel miseria" según Yaben.

Se cuenta que allí pretendió visitarle un compatriota y a su anuncio hízole contestar: "Para los argentinos no existe ya Bernardino Rivadavia"(1). En Río de Janeiro murió su esposa, el 14 de diciembre de 1841.

De esta ocasión nos dicen Piccirilli, Romay y Gianello: "Dióle cristiana sepultura en el convento de San Antonio; platicó después largos días con Florencio Varela, a quien entregó un buen lote de documentos históricos para que fueran empleados para la historia que éste pensaba escribir; se despidió para siempre de su hijo y solo partió rumbo a Cádiz, la etapa postrera de la expatriación silenciosa"(2).

Efectivamente, en abril de 1844, partió en el buque portugués "Oliveira"

con destino a su última morada[3].

En aquella ciudad española vivía en el Barrio de la Constitución, en la planta alta de una casa de dos pisos, señalada con el N° 148 de la calle Murgía, siendo atendido por sus sobrinas Clara y Gertrudis Michelena.

El 2 de setiembre de 1845 murió en la ciudad gaditana, Bernardino Rivadavia; sus restos mortales fueron conducidos por "la cruz y clero de primera clase", siendo inhumados" en el nicho N° 13 de la fila sexta, del patio tercero, cuartelada este" de la ciudad española antes nombrada[4].

Ese año le había escrito a su albacea, Manuel José Cobo: "Quiero sepultar conmigo, las crueles violencias e ingratitudes de que he sido víctima[5]. Contrariando los dictados de su testamento[6], se repatriaron sus restos en el año 1857, por iniciativa popular.

Y el 2 de setiembre de 1932 se erigió el magnífico monumento a su memoria en la Plaza del Once, en la Capital Federal bonaerense, en cuyo interior se colocaron sus restos[7].

El monumento —mausoleo a Rivadavia, aprovechamos la oportunidad para recordarlo, es obra del escultor uruguayo nativo de la ciudad de Carmelo, Rogelio Irurtia Ciriaco[8].

REFERENCIAS

1. 7.: Págs. 79 a 90 del T. IV de "Biografías argentinas y americanas" del Cap. de Frag. (R) Jacinto R. Yaben, Editorial Metrópolis, Bs. As., año 1940.
3. 5.: Pág. 63 de "Bernardino Rivadavia" de Alberto Palcos, en el T. I de "Hombres de la Argentina", Editorial Universitaria de Buenos Aires, año 1962.
2. 4. 6.: Págs. 175 a 185 del "Diccionario Histórico Argentino" de Ricardo Piccirilli, Francisco L. Romay y Leoncio Gianello, T. VI, Ediciones Históricas Argentinas, Bs. As., año 1954.
8. Carta de Mons. Ruben A. Irurueta al autor, fechada en Salto, el 2 de junio de 1984.

LOS HIJOS DE RIVADAVIA

Según el genealogista Carlos Calvo, Bernardino Rivadavia se casó en Buenos Aires el 14 de agosto de 1809 con Rafaela del Pino y Vera, porteña e hija legítima del Ex-Virrey Joaquín del Pino y Rozas y de la criolla Rafaela de Vera Muxica y López Pintado.

De este matrimonio nacieron tres hijos: Joaquín, Bernardino y Martín. Joaquín Rivadavia y del Pino, nacido en 1811, se casó en 1849 con Melchora Ximeno y Cires (1822-1902), siendo padres de otro Joaquín (1851-1893), que falleció soltero.

Bernardino Rivadavia y del Pino, bautizado en Buenos Aires el 26 de febrero de 1814, se casó en primeras nupcias en la ciudad porteña, el 4 de julio de 1844, con su parienta Dominga Rivadavia Cires (hija legítima de Santiago González Rivadavia y Rivadavia —hermano del Presidente— y de Isabel Cires de Cossio y de la Cruz) y en segundas nupcias con Nicolasa Benítez. Calvo no le pone sucesión alguna a los sucesivos matrimonios de este Bernardino, pero el que esto escribe la ha encontrado en Uruguay —y pasando por Mercedes—, de lo que nos ocuparemos más adelante.

Martín Rivadavia y del Pino (1823-1885) se casó en Montevideo con Adela Villagrán Sánchez (natural de la capital uruguaya y fallecida en Buenos Aires el 27 de julio de 1890, hija legítima de José Villagrán y Antonia Sánchez), siendo uno de sus hijos el célebre "Comodoro Rivadavia" o sea el almirante y Ministro de Marina, Martín Víctor Rivadavia Villagrán (1852-1901). Por la rama de Martín ha habido larga descendencia hasta nuestros días[1].

Según Jacinto R. Yaben, además de los nombrados, hubo otro hijo del matrimonio Rivadavia, del Pino, de nombre Constancia[2]

REFENCIAS

1. Págs.: 253 a 259 del T. II del "Nobiliario del antiguo Virreinato del Río de la Plata" de Carlos Calvo, Buenos Aires, año 1936. Citado por el Conde Hernán C. Luz-Wurm al autor, en carta fechada en Bs. As., el 14 de octubre de 1979.
2. Págs.: 79 a 90 del T. IV de "Biografías argentinas y americanas" del Cap. de Frag. (R) Jacinto R. Yaben, Editorial Metrópolis, Bs. As., año 1940.

UN NIETO, CARLOS RIVADAVIA BENITEZ, MUERTO EN MERCEDES

La recorrida del actual segundo cuerpo del cementerio de Mercedes —antiguo primer cuerpo— con viejos nichos y panteones, muchos de ellos sin nombres ni fechas, en los cuales el tiempo ha borrado toda identificación, siempre nos ha deparado sorpresas.

Fue en una de esas oportunidades que encontramos una tumba, que a diferencia de las citadas, lucía en su tapa de mármol la siguiente inscripción: "Carlos Rivadavia. 4 de noviembre 1855. 21 de noviembre 1907".

Intrigados por el hallazgo, nos dirigimos a la Oficina del Cementerio donde, previa consulta del fichero allí existente, nos encontramos que el nicho N° 996 del segundo cuerpo actual, era propiedad de la Sra. Manuela L. de Rivadavia (creemos que debe ser: Manuela S. de Rivadavia), sin hacer ninguna otra referencia.

Consultado el Sr. Eduardo Nicora por quien esto escribe, contestó que según información proporcionada por el Prof. Ignacio Espínosa Borges, Carlos Rivadavia era descendiente de Bernardino Rivadavia, aunque no sabía en qué grado y que en cuanto al sepulcro estimaba que tenía que ser de su esposa[1].

Pasó el tiempo, y cierto día gran parte de nuestra curiosidad fue satisfecha, cuando el Sr. Luis Algarracín —que por razones de amistad de su padre algo conocía del asunto, ya que nos dijo que su progenitor estuvo encargado de llevar flores a esa tumba— nos facilitó una copia de la partida de defunción, de quien allí suponemos enterrado.

El citado documento dice lo siguiente: "Rivadavia Carlos. En Mercedes y el día veintiuno de noviembre de mil novecientos siete, a las once de la mañana. Por ante mí, José Puig y Maciel, Juez de Paz de la 1ª sección del departamento de Soriano y Oficial del Estado Civil, comparecieron don Pedro Schwegler, de veintisiete años, de estado soltero, de nacionalidad oriental, de profesión comerciante y vecino de esta ciudad y don Manuel E. Ramírez, de treinta años, de estado soltero, de nacionalidad oriental, de profesión empleado y vecino de esta ciudad, declarando que a las diez de la mañana del día de hoy y en la calle Alzaga y Sarandí, ha fallecido Carlos Rivadavia, del sexo masculino, de nacionalidad argentino, nacido en la República Argentina, de cincuenta y dos años, de estado casado, de profesión hacendado, a consecuencia de congestión pulmonar aguda —osteomielitis aguda—, según consta del certificado del Dr. Manuel Ferrería que queda archivado. Que el finado era hijo legítimo de Bernardino Rivadavia y de Nicolasa Benítez, ambos argentinos y finados; y era casado con Manuela Stokes, oriental, de 44 años, labores y domiciliada en el Dpto. de Río Negro —dejando los siguientes hijos: Bernardino; Celina; Aurora; Laura; Juan Carlos y Rolando. Asimismo se hace constar que ambos declarantes son simples conocidos. Leída esta acta la firman conmigo los declarantes, José Puig y Maciel; Pedro Schwegler; Manuel R. Ramírez".

Con la información que surgía de la antedicha partida, de que la muerte de

Carlos Rivadavia Benítez había ocurrido en la calle Alzaga (después Florida y hoy Padre Manuel Antonio de Castro y Careaga) esquina Sarandí, nos dirigimos a consultar antiguos vecinos del lugar.

Luego de larga investigación, la versión que creemos más aproximada a la verdad, hasta que otros elementos nos permitan conocer la verdad, es la que surgió de nuestra conversación con el Sr. Antonio Osimani Crosi, el que nos dijo que en una de aquellas esquinas —la S.W. de las citadas calles Alzaga y Sarandí— estuvo el "Hotel Universal", que en una época regenteó su padre, donde podía ser posible se hubiera alojado pasajeramente Carlos Rivadavia, procedente del vecino departamento de Río Negro donde era hacendado. Suponía, asimismo que en el Hotel podía haber ocurrido su muerte y allí haber sido velado, lo que recordaba haber visto alguna vez.

Quien en definitiva nos permitió conocer la identificación de Carlos Rivadavia fue el genealogista argentino Conde Hernán C. Lux-Wurm, el que ante una consulta al respecto nos contestó que el hasta ese momento enigmático personaje era nada menos que un nieto de Don Bernardino, de cuya existencia no aparecía constancia en los libros de genealogía por él consultados, pero información que surgía de Carlos Calvo cuando cita a Bernardino Rivadavia y del Pino casado en segundas nupcias con Nicolasa Benítez, aunque este autor —como ya dijimos— nada dice de descendencia de los mismos[2].

Para terminar, nos enteramos por un artículo, firmado por R.L. aparecido en "El Rionegrense" de Fray Bentos, el 30 de abril de 1982— que Carlos Rivadavia, "figura prócer en la región del Rincón de Haedo", había sido Administrador de la Estancia "Vichadero", única información que hemos logrado hasta el momento, a pesar de nuestros esfuerzos por mayores datos al respecto[3].

REFERENCIAS

1. Carta del Sr. Eduardo Nicora al autor, fechada en Montevideo, el 6 de junio de 1976.
2. Carta del Conde Hernán C. Lux-Wurm al autor, fechada en Bs. As., el 14 de octubre de 1979.
3. Dato obtenido del artículo "Evocación" de R.L., en "El Rionegrense", Fray Bentos, 30 de abril de 1982.

UN BISNIETO, JUAN CARLOS RIVADAVIA STOKES, FRUSTRADO ESTUDIANTE EN MERCEDES

Parecería que la fugacidad fue la constante de la permanencia de los Rivadavia en el departamento de Soriano. A lo que ya vimos sobre Don Bernardino y su nieto Carlos, debemos agregar ahora la de su bisnieto Juan Carlos.

En esta oportunidad la información la extraemos de los "Libros de Actas de Exámenes desde 1905 hasta 1912" del "Instituto Uruguayo", custodiados en el Archivo del Liceo Nº 1 de Mercedes, Instituto Departamental José María Campos.

Por la citada documentación nos enteramos, leyendo los folios 9 y 10 y bajo el título de "Acta Segunda", que el día 8 de enero de 1907 se había reunido en el local del "Instituto Uruguayo" —cuya Dirección ejercía el Prof. Luis Alberto Zanzi— la Comisión Examinadora, compuesta por los Señores Dr. Agustín A. Musso, Julián Grimaud, Alfredo Nin, Celedonio Nin y Silva, Arthur Guimaraens y Juan Andrés Formoso, bajo la Presidencia del Decano de la Facultad de Enseñanza Secundaria Dr. Angel C. Maggiolo, a los efectos de proceder al examen de las distintas asignaturas de los programas vigentes.

Ante aquella Comisión Examinadora, que procedía de la ciudad de Montevideo, se presentó a dar examen de Ingreso el alumno Juan Carlos Rivadavia Stokes, hijo de Carlos Rivadavia Benítez (según hemos visto en la partida de defunción de

su padre) y de Manuela Stokes.

Junto al bisnieto de Don Bernardino se presentaron, rindiendo las pruebas correspondientes, los siguientes alumnos: Telésforo Book, Luis Antonio Dotti, Domingo Simeone, Edelmiro Challe, Juan Albano, Juan Boragno, Nicolás Rilo Deboto, Esteban Caballero, Dalmiro Tió, Elbio San Román, Héctor Seuánez, Florencio Fernández, D. Oscar Viera, Gualberto Mujica, Julio Chiflet, Agustín Braceras, Clemente Ruggia, Pablo Arcaus, Saturnino Razquín y Francisco Rodríguez.

Conocemos, asimismo, el resultado de aquel examen, nada favorable al descendiente del Presidente, al leer la constancia dejada en la citada acta, donde dice textualmente: "Se hace constar que el alumno Juan Carlos Rivadavia fue eliminado en la parte escrita del examen de Ingreso".

Sobre la presencia de Juan Carlos, como de la de su padre en Mercedes —como lo hemos dicho anteriormente— poco hemos podido averiguar hasta ahora. Sólo recordaremos, en esta ocasión, que precisamente en aquel año 1907, pero en el mes de noviembre, fallecerá Carlos en la ciudad chaná. En cuanto al frustrado estudiante, su presencia en Mercedes, como la de muchos otros alumnos, era corriente en aquellos años, cuando del vecino departamento de Río Negro, se trasladaban para rendir exámenes en el "Instituto Uruguayo".

De esta manera hemos llegado al final de nuestro trabajo, un aporte a la historia de la discutida personalidad de quien fuera el primer Presidente de la República Argentina.

Prof. Manuel Santos Pírez

LA FUNDACION DE DOLORES

Los 185 años que cumplió la Ciudad de *Dolores* en el año 1986 nos convocan a una feliz recordación y a un mayor conocimiento de su Historia. Las mutuas relaciones que hay entre Mercedes y la población del San Salvador merecen destacarse. Significarán una mayor relación para tener en cuenta todo lo que vale pensar y decir que el Departamento de Soriano es el *pago donde nació la Patria*..

A través de todo lo que sigue quiero narrar sintéticamente el "nacimiento de *Dolores* y la muerte y terminación del *Espinillo*". Pretende ser un aporte de la *Revista Histórica de Soriano.*

EL ESPINILLO

El Espinillo fue una Reducción española del siglo XVIII que se formó con pequeños ranchos y tolderías alrededor de un *comercio* establecido en el camino del Pueblo Soriano al villorrio de Las Víboras y la Colonia del Sacramento. El dueño del almacén se llamaba *Manuel de Sarambión* o Sarampión. Era de origen español y venido de Buenos Aires (de los tantos que estaban "entusiasmados" por la matanza y contrabando de los miles de animales que formaban la mayor riqueza de nuestro territorio: la Banda Oriental). Este tipo de contrabando, era la más preocupante tarea de los que comerciaban (desde San Pablo y Río Grande do Sul, Brasil, hoy) con Portugal y la Corona Inglesa y que se extendían (cuando las ocasiones eran propicias) con Buenos Aires y Santa Fé, con la ayuda de indios *Charrúas* y *Minuanes* y españoles o americanos "pobres".

Cuando el "negocio" prosperó, también prosperó el comercio de Sarampión y el villorrio adquirió una mejor fisonomía y apariencia. Ya no fue una toldería de indios *Chanaes*, sino que adquirió la calidad de "pueblo" y fue visitado por misioneros que realizaron actividades y reuniones religiosas, quienes propiciaron el establecimiento de una "Parroquia" y la creación del *Partido del Espinillo*.

El origen del nombre de esa fundación se debe a un "cañadón" de ese nombre, de aguas turbias y saladas, con riberas emplayadas en el barro, que desembocaba, perezoso, en los últimos tramos (mano izquierda) del Río San Salvador. Su barranca no podía impedir la inundación del poblado, cuando crecían las aguas de este último.

No hay fecha del origen del *Espinillo*. Se la supone en el primer tercio del siglo XVIII. No podía prosperar mucho por su condición de "lugar de paso" hacia Buenos Aires y Santa Fé y porque la humedad y llanura improductiva, casi, hacían del pueblito, un lugar inhóspito e insalubre.

La creación del *Espinillo*, no fue según los dictados de las *Leyes de Indias* en lo referente a "poblar en el Nuevo Continente..." y esa fue una de las razones y argumentos más manejados para la *Fundación de Dolores*.

Las Leyes de Indias (muy sabias en ese asunto) hubieran preferido el lugar de Puerto Aldao o Punta Chaparro o la misma desembocadura del San Salvador; pero nunca en el desamparado lugar del arroyuelo. Se ignoran los motivos que tuvo Sarambión y sus primitivos "vecinos" para poblar ahí... pero, por lo que se verá más adelante, la influencia de los dueños de las tierras de la costa del Río Uruguay (que las poseyeron a partir de 1749) y la importancia del camino hacia la Estancia Jesuítica de la *Calera de las Huérfanas* y después hacia la Colonia del Sacramento conquistada por Cevallos en 1762; deshecharon un mejor lugar para el Espinillo.

...Y *Dolores* quedó..., ahí no más. A un pequeño pasito para ser el lugar de alternativa (pero con miras de asentamiento) por si se encontraba la mano de quien le dijera: "*Levántate y anda*...!"

LA VIDA EN EL ESPINILLO

Poco se puede decir de esto. Apenas lo enunciado y todo lo que se pueda suponer de un rancherío con gente que salía para la "carneada" y el contrabando... de la mezcla de españoles con muy poca cultura y de indios (si bien los más mansos) pero con estilos de vida distintos..., sin mayores reglas de convivencia ordenada y con muy poco nivel moral.

La influencia que pudieron dar los Padres Jesuitas para el trabajo y para una vida religiosa ordenada de lo que ellos realizaban en la Estancia de *Las Vacas* (Capilla de las Huérfanas) no pudo servir por el diverso estilo de vida y empleo, que hubo entre los habitantes del *Espinillo* y los emprendedores vecinos, que si bien eran los Religiosos los propietarios, muy poco tiempo estaban en su Estancia, ya que ésta era administrada por militares españoles. La influencia que pudo haber desde la población de Santo Domingo de Soriano (con Párrocos y Cabildo), también fue muy pequeña.

La Villa histórica ("allí donde nació la Patria y la Fe en nuestro territorio") tenía puerto, mucha mayor cultura su gente, tenía su "turismo bonaerense" que la hacía sentir "de otro rango" usaba de sus Autoridades que la preocupaban en otras cosas... etc. Por lo que hacían poco caso del pueblito vecino...

Desde Buenos Aires, venían, cada 3 ó 4 meses, algunos religiosos que cuidaban de establecer contactos de una evangelización primitiva, sacramentalizadora, muy sencilla. Y que por tan sencilla, poco quedaba en la vida de los habitantes del Espinillo.

El lugar de las reuniones (como corresponde) debió ser en el Almacén de Sarambión o Ponte. Este hombre, prestó un pequeño galpón, en donde acondicionó un altar y lo coronó con una (muy pequeña) imagen bajo la advocación de "Nuestra Señora de los Dolores". Así cundió el nombre de *Dolores* para todo aquello que se refería a la vida y devoción de los habitantes del *Espinillo*.

En 1772 visitó la zona (Víboras, Espinillo y Soriano) el Obispo de Buenos Aires. El cometido de su visita Pastoral era revisar y controlar la vida religiosa de las dos Parroquias de ese tiempo: Víboras y Soriano. Pero el Párroco de Víboras le pidió que, (de camino a Soriano) se detuviera en *Espinillo*. Y así lo hizo. Encontró todo en orden menos la *Imagen* de la Virgen de los Dolores, la que "era muy pe-

queña... y no se la veía" desde el lugar que ocupaban los participantes del Culto. Encomendó que encargaran otra más grande y patente. En los Inventarios posteriores aparece una Imagen (de origen español, para vestir) que la tradición (oral y escrita) asegura que es la que preside el Altar mayor del Templo Parroquial de *Dolores*.

En ese momento se abre un período diferente en la vida del pueblito. Vienen con más frecuencias los sacerdotes a la población; aparecen varios vecinos como "propietarios" de tierras adyacentes; parece que los indios se fueron del pueblito y quedaron los venidos de Buenos Aires y de otros pueblos de la zona; hay indicios de plantaciones de varios cereales; los sacerdotes se encargaron en Buenos Aires de conseguir las debidas autorizaciones para crear la "Parroquia de Nuestra Señora de los Dolores del Partido del Espinillo".

Todo eso, mientras corrían los 10 primeros años después de la venida del Obispo, lo que motivó —aunque más no sea— un repunte considerable en la población del *Espinillo*.

LA PARROQUIA

En 1782, entre el Obispo y el Virrey de Bs. As., crean la Parroquia del Espinillo. En esa oportunidad convocan al joven sacerdote Juan José Rodríguez Pestaña, para que ejerciera de Párroco dándole las respectivas facultades y obligaciones. Asimismo confeccionaron los "límites parroquiales" con la ayuda del Teniente Alcalde de Víboras y el del Espinillo y las sugerencias que habían elevado los anteriores misioneros ocasionales. El territorio de la nueva Parroquia, era relativamente pequeño: por el Norte, el río San Salvador; por el Este, una línea entre las nacientes del San Salvador y el Vacas; por el Sur el Arroyo de las Víboras y por el Oeste, el río Uruguay. En ese territorio había unas treinta estancias, pequeñas, y en el pueblito, llegaron a reunirse unas 100 familias, cuando fue más próspero.

Entre las obligaciones que tienen los Párrocos, una es la de llevar los Libros Parroquiales, por los que se descubre (entre líneas) la condición de los habitantes y algunas de sus actividades. Los Libros del Espinillo se conservan en la Parroquia de Dolores y significan un excelente aporte para el investigador.

Los Cultos religiosos se siguieron realizando en el Almacén de Sarampión. Como veremos, los Párrocos (principalmente el P. Rodríguez Pestaña) aprovechaban la reunión dominical —a la que concurría el vecindario de la campaña y del pueblito— para tratar temas de interés, no sólo de carácter religioso.

En la puerta de la Capilla se exhibían los "partes, mandos y comunicados" de carácter judicial, policíaco o de Aduana que interesaban a los habitantes del Partido y de sus alrededores. Y por supuesto las actividades religiosas de la Parroquia.

Como ocurrió en casi toda la acción colonizadora de España en América, muchas empresas de los pueblos y ciudades; en el Espinillo surgió a iniciativa de los Párrocos o misioneros o tuvieron el respaldo y la creatividad de los mismos religiosos. Dependían del éxito, popular, social, cultural y productivo; de la buena aceptación por parte de terratenientes y autoridades de la metrópoli, (en nuestro caso Buenos Aires o Montevideo) con que fueran entendido y recibido. Y de que no se obstaculizaran los intereses de quienes, siendo propietarios de esas tierras, entendieran que los requerimientos de "Los Vecinos", eran pedidos de "unos intrusos". (Lo que ocurrirán en la fundación de *Dolores*, Carmelo, Palmira, Trinidad y en parte Mercedes).

Los escasos habitantes del Espinillo (a los que se les pudo añadir los pocos vecinos de Puerto Aldao (primitiva reducción costera en el Río Uruguay y a escasas 3 leguas del anterior) no tenían la cultura suficiente como para valerse por sí mismos

en empresas importantes. Vivían una vida campesina, rutinaria, con espléndidos horizontes geográficos, pero sin nada de sentido social o de promoción. Había, sí, entre ellos los infaltables "amigos" de alguna Autoridad destacada en el Partido o en las "cortes metropolitanas de Buenos Aires". Pero siempre buscando defender o aumentar sus intereses y prestigiosos.

En fin, un Pueblo semejante a muchos nuestros, de la campaña actual, sin los adelantos técnicos o científicos, como los de ahora (léase: locomoción mecánica, radio, ¡televisor! el cemento armado, la Policlínica, la Escuela, el pozo australiano, la heladera). Pero... Pueblo que tenía sus inquietudes por mejorar su sistema de vida y que hace más de 200 años era permeable a justas y buenas iniciativas.

LOS SACERDOTES

Al P. Juan José Rodríguez Pestaña, le incomodó la situación y la vida que tenía su primera Parroquia. Era joven (hacía apenas 8 meses que había recibido la consagración sacerdotal en Buenos Aires). Pertenecía a una modesta familia de emigrantes españoles y cursó sus estudios eclesiásticos en el linajudo "Colegio Carolino", al que ya estaban llegando las ideas renovadoras de la Revolución Francesa (de contrabando pues el Gobierno Hispánico la prohibía) y de filósofos tales como Locke, Palmieri, Condillac, etc., con un nuevo contenido sobre "el pensamiento y la ideología y el desarrollo de la autoridad".

El P. Rodríguez Pestaña fue el primer impulsor de la fundación de *Dolores*. Lo hizo, no sólo con palabras, sino con su testimonio de "buen vecino" de "Jefe de una Colectividad" y especialmente "como cristiano". El motivo y el objetivo de su accionar, fue "el amor a Dios y al hombre" su semejante. En la creación y coordinación de los Pueblos, antes que pensar en su confort, el progreso, el comercio y la belleza del Arte, se debe exigir la lucha *por el hombre*, que es la imagen de Dios. El confort, el progreso, el arte... al servicio del *hombre*.

Al joven sacerdote le impresionó la pobreza de la gente del pueblito. Los terrenos eran muy poco fértiles y húmedos. Los hombres poco se dedicaban a algún cultivo de la tierra; estaban más para el contrabando de reses, cueros y carbón de leña y mientras estaban en el Pueblo, el Almacén de Sarambión les atraía.

UNA REUNION HISTORICA

Un domingo de mayo de 1782, durante la Misa de la mañana anució a los asistentes que al finalizar el Culto, quería conversar con ellos. Así fue. Sus palabras fueron pocas y claras: "que había hecho reconocer la Capilla por personas inteligentes y que le habían dicho que enteramente se estaba cayendo". Luego les hizo saber que las "casas del Pueblito" iban a correr la misma suerte y que antes de construir "algo nuevo", era necesario ver las posibilidades de mudar el Pueblo a lugar más pródigo". Terminó su razonamiento, diciendo: "ahora es el momento de pensar y actuar" (Archivo de la Curia de Buenos Aires).

Por la mente de los vecinos pasaron las antiguas "promesas" de los estancieros del contorno y del propio Sarambión, para restaurar la Capilla. Hoy, el Párroco, pide, también viviendas decorosas para sus habitantes.

Dicen las crónicas que al no contestar nada el público oyente, el Sacerdote tomó de nuevo la palabra: dijo que él había elaborado unos planes, pero que quería oir el parecer de los concurrentes y a qué se podrían comprometer ellos.

Al reinar de nuevo el silencio, los propuso "trasladar el pueblo a la costa del Río Uruguay (Rincón de Aldao) y allí construir una nueva Capilla".

Entre los asistentes estaba don Manuel Aldao, propietario de esos campos y

del Puerto. No contestó nada y se retiró indignado por la propuesta del religioso.

Entre los que quedaron en la reunión (que fueron los del Pueblito) se dividieron las opiniones: unos por ir al Puerto Aldao, porque tenía buen fondeadero y estar en lugar de tránsito. Otros por ir a la costa del San Salvador por la equidistancia del extremo este de la jurisdicción parroquial y el Puerto Aldao. Y finalmente, apareció un nuevo grupo que pidió quedarse en el Pueblito y refaccionar la Capilla (el almacenero Sarampión y un "influyente vecino" que anteriormente había hecho promesas sin cumplirlas (Juan de Aguirre). Al no haber una mayoría de importancia, el sacerdote les pidió que escribieran las propuestas y él las llevaría a las autoridades de Buenos Aires. Sólo se presentó la propuesta del Alcalde Fernando Vélez, que solicitaba ir a la costa del Río Uruguay.

CONSECUENCIAS DE LA REUNION

Cuando llegó el Párroco, de la capital virreynal, mandó sacar las puertas, ventanas e imágenes de la Capilla y llevarlas al Puerto Aldao.

Habían pasado 3 meses de la primera reunión y allí, no más, "ardió Troya".

El influyente Juan de Aguirre escribió —indignado— al Gobernador de Montevideo en forma de denuncia por tal decisión. Alarmó a los vecinos y buscó que éstos se enemistaran con el Párroco.

Hubo otra reunión propiciada por don Juan de Aguirre y Sarambión, con la "asistencia" de los más pobres y, en general, de todos los habitantes del Espinillo. En ella, Aguirre mostró sus "uñas". Prometió levantar en el Pueblito —con tal que los vecinos pusieran "la mano de obra"— una nueva Capilla si fuera necesario, o de lo contrario, restaurar la existente.

A Aguirre se le unió Manuel Aldao y entre los dos prosiguieron con las cartas y las intrigas contra el Párroco. Era la única información que el Virrey Vértiz recibía en Buenos Aires.

Pero los intereses de ambos no coincidían. Aguirre quería pasar ante el Virrey como "el vecino bueno y emprendedor". Aldao no quería que los empobrecidos del Espinillo anduvieran por su grande extensión de campo, ni que interfirieran o fueran testigos del contrabando que él hacía... y menos con un Curita que concientizaba y denunciaba.

Por lo que se dio el enfrentamiento entre los que luchaban por la salud y la vida próspera... pero que estaban empobrecidos... y los que luchaban por la seguridad y la tranquilidad puestas al servicio de intereses particulares sin cuidar de los más pobres.

A los pobres, los acaudillaban el Párroco y el Alcalde Vélez y algunos pocos influyentes. A los terratenientes, "sus amistades... influencias y... mentiras".

Como "árbitros naturales" debieron ser el débil Virrey y el Obispo, extremadamente respetuoso de la autoridad.

En eso, pasó un par de años, tal vez. Fue el tiempo suficiente para que cada parte mostrara sus intenciones y motivos por quienes eran guiados.

El Virrey ordenó al Alcalde de Víboras para que exigiera a los vecinos y asistentes a reuniones y a los que habían oido al Párroco, sobre qué había sucedido y qué había sugerido el religioso. Hay una larga lista de vecinos que declararon con expresiones favorables al Curita. Unos pocos —tal vez por miedo— lo hicieron en su contra.

Cuando tuvo que declarar el P. Rodríguez Pestaña, estampó apenas esto: "que a la honra de Dios, se movió a ello. Y que era lo único que tenía que estampar"!!!!

¡Ciertamente; era todo y suficiente! Era la muestra de cuanto respetaba a Dios y a sus criaturas. Era la obra de cuanto Cristo —su maestro— le exigía hacer: un Templo para Dios y una habitación decorosa para sus hermanos.

El expediente termina a los dos años y con ello es sustituido el P. Rodríguez Pestaña. Pero no hay que afligirse, porque sus inspiraciones y su solidaridad y entrega generosas, eran semilla que había caído en tierra fértil.

Pero... "el precursor de *Dolores*" había caído en la lucha y convenía esperar a otro sacerdote que siguiera sus empeños.

LAS PROMESAS DE AGUIRRE

Don Juan de Aguirre se creía un "hombre importante" en el Pueblito. Y para los timoratos, lo era. Estaba acostumbrado a "mangonear". Ya lo vimos esgrimiendo la defensa del pobrerío timorato y escribiendo cartas contra el Cura.

Cuando se fue el P. Rodríguez Pestaña, llamó al rico estanciero de la zona de las Víboras, para que representara al Virrey en una reunión en la que él y los vecinos del Espinillo se comprometían a la refacción de la Capilla.

Por su parte el Virrey prestó el respectivo consentimiento. La reunión se realizó y los vecinos se comprometieron a prestar su mano de obra y Aguirre a poner los materiales. Hubo documento y firmas. Era el año 1784.

Cuando los cimientos estaban a flor de tierra, Aguirre denuncia a los vecinos por su falta de colaboración. Y al Virrey le escribe "pidiendo Decretos".

Entrado el 1786 llegan los Decretos, pero Aguirre ya no pone los materiales y el vecindario, por lo tanto, no presta la mano de obra. Y por la mente del poderoso del pueblo se maquina el siguiente plan: 1) pone pleito ante el Virrey a los vecinos incumplidores y solicita, 2) a la Autoridad Máxima que anule el contrato escrito.

Recién en 1794 el Virrey Arredondo —hombre temperamental y sanguinario— contesta el asunto de esta manera: 1) permite que se disuelva el contrato entre Aguirre y los vecinos; 2) arbitra a favor de Aguirre; 3) castiga con multas al vecindario por incumplimiento.

Y así se cierra un capítulo que pudo ser beneficioso para la población.

LOS SIGUIENTES PARROCOS

En el período de 1786 a 1797 se sucedieron 4 Párrocos en el Espinillo. Todos en el asunto de encontrar una solución digna y próspera a los destinos del Pueblito, estuvieron de parte de lo emprendido por el P. Rodríguez Pestaña.

Resumidamente expongo las intervenciones de los 4 párrocos. Al primer Párroco, en 1786, le sucedió un cultísimo sacerdote bonaerense e incansable maestro de juventudes estudiosas y de pocos recursos económicos. Fue maestro en Montevideo, Profesor de Filosofía en el Colegio Carolino de Buenos Aires y Vice Rector del mismo. Estuvo de maestro de lo mejor del claro rioplatense. Se llamó Pedro Angel Sauco.

El Virrey Arredondo, le pidió un informe y opinión personal del "caso el Espinillo". Le contesta el P. Sauco "el Espinillo, hasta ahora, no ha ofrecido ni ofrece para lo sucesivo, las ventajas que se dan en Puerto Aldao, tampoco si se pasara al río San Salvador. En el Puerto Aldao —continúa— promete mayores ventajas, aún, que en Santo Domingo de Soriano, por las mejores proporciones para el comercio. Y así, debe preferirse en el río Uruguay que en el San Salvador".

En 1793 le sucedió el P. Pedro Denis. Fue requerido por el Obispo de Buenos Aires, para que dijera su parecer.

Le contesta que está de acuerdo con sus antecesores y le recuerda, que todavía están vigentes las Leyes de Indias, en las que se ordena "que los Pueblos se funden cerca de los ríos navegables, para que tengan mejor tránsito y comercio con los marítimos". Y además "que se elija el más fértil, abundante de pastos, leña, aguas dulces, acarreos, entradas y salidas de navegación, etc.".

En 1795 estaba de Párroco el P. Francisco Acosta. Pidió al Alcade de el Espinillo (don Félix Rodríguez) que buscara al parecer de los pocos vecinos que quedaban. El Alcalde le trajo el parecer de los poquísimos habitantes del Pueblito (18 familias) y entre los dos, hicieron un petitorio al Obispo y que éste intercediera ante el Virrey, en el sentido de que pronto se construyera un nuevo Pueblo en el Puerto Aldao, en la costa del Uruguay. El Obispo le respondió "que se interesaría por ellos y que el Párroco Acosta diera por separado su opinión".

El Párroco, enseguida contestó, haciendo el mismo planteo y exponiendo los mismos argumentos que los clérigos anteriores. En cuanto al lugar donde se establecerá el nuevo pueblo, se inclina por el río Uruguay.

Pero pasaron dos años más para replantearse el asunto a los niveles gubernativos. Y fue en 1798, cuando llegó a El Espinillo —como Párroco titular y Propietario— el Pbro. José Bonifacio Redruello. Era menor que el P. Rodríguez Pestaña, pero se habían conocido cuando los estudios eclesiásticos. Como el primer Párroco, llegó apenas consagrado Sacerdote y con sentimientos e ímpetus de reformador social.

Su primer pensamiento fue hacer un relevamiento de opiniones entre los vecinos del Pueblito y de los campos. Para ello, consulta con el Alcalde de Víboras (Comandante Albín) sobre lo que piensa ha de ser el lugar de la nueva población. Le contesta Albín "que lo mejor sería en Puerto Aldao". Consulta con el Alcalde de la Santa Hermandad (Clemente López) y le pide "que lo acompañe por las estancias y chacras, para ver qué piensa la gente".

Estamos frente a un sistema nuevo de realizarse y gobernarse los pueblos que tiene mucho que ver con lo pensado y realizado por Artigas —a su tiempo— y por la madurez que ya demostraban los líderes naturales, que al poco tiempo se darían a conocer en la próxima Revolución Americana.

Ya se ven caducar las teorías filosóficas, clásicas de occidente, acerca de la Autoridad, el libre pensamiento y la determinación de los pueblos, con que se había manejado la Colonización Española. Y se ve que era una obra "confirmada" por religiosos que luego estarían en la primera línea de la nueva formación de América Latina.

La gira del Párroco Redurello y el Alcalde de la Santa Hermandad dio el resultado que la inmensa mayoría pedían —con urgencia— el traslado al Puerto Aldao. Se le mandó ese resultado al Virrey de turno (Olaguer y Feliú), pero fue con tan mala fortuna (o mejor: eran tan fuertes las influencias de Manuel Aldao y Aguirre ante el Gobernante bonaerense) que el Virrey les contesta: "... que eso no puede ser...".

El Párroco prosigue su apelación y el trabajo en favor de los habitantes del Espinillo. Al cabo de duros contactos con el Virrey y el Administrador de la Iglesia de Buenos Aires, después de 10 meses de haber sido alejado de su Parroquia —en agosto de 1799— Redruello recibe la orden virreynal de "organizar y hacer posible el traslado a un lugar decoroso junto al Río San Salvador". El lugar elegido era de buenas tierras, con muy buena y abundante agua, con suficiente altura, monte bajo pero de buena leña, cercano a un paso o picada que lo comunica fácilmente con la Vill de Soriano y la naciente "Capilla Nueva" o Mercedes.

Ya estaba la cosa, pues, como para cantar un Himno de acción de gracias y habría que esperar la realización de lo ansiosamente buscado. Por lo tanto, las dificultades habían quedado atrás —aparentemente— pues todavía surgirán otras

de distinto cariz.

Inmediatamente después de la respuesta y mandato del Virrey, Redruello le pidió unas actitudes de Gobierno que serían ya muy necesarias. Ellas eran: 1) la demarcación del Pueblo Nuevo; 2) la definitiva demarcación del Partido del Espinillo y 3) la demarcación del territorio Parroquial. Lo que se hizo en el término de un año.

POBLAR LA BANDA ORIENTAL

Para que progresen los pueblos, es necesario levantar poblaciones con individuos y familias de espíritus sanos, cultos, dispuestos al trabajo y con tierras y herramientas suficientes como para obtener los mejores frutos. (Parece que estuviéramos leyendo la Memoria del estado rural del Río de la Plata, en 1801 o el "Reglamento Provisorio" de Artigas en 1815).

Es que ellos vivieron en tiempos en que España —a la fuerza— cambiaba de tácticas y nuestras generaciones pasadas luchaban por su propia vida (como individuos y como Pueblos de un Continente) que, al decir del P. Tomás Javier de Gomensoro, de Soriano, se "ponían a la misma altura de los mayores Imperios del Globo".

Un error grande cometió España al no darle importancia (comercial, colonizadora, política y evangelizadora) al descubrimiento y atención de la Banda Oriental del Río Uruguay.

Pasaron aproximadamente 300 años en que nuestro territorio patrio estuvo a merced de extranjeros e indios, siendo posesión española. Los primeros, descubrieron nuestra única riqueza —para esos tiempos— en los miles de cabezas de ganado y leña y carbón. Los segundos eran los "dueños por posesión" desde hacía cientos de años, pero sin la cultura y los medios suficientes como para hacer verdaderamente la explotación de la tierra y de esas riquezas.

Mientras eso, la "Madre Patria" se interesaba de las riquezas en cultura, arte, producción de riquezas materiales y tierras y de grandes naciones organizadas y buscar por mares y tierras el "País del Oro y de las Pedrerías". A la vez pretendían defender su territorio del Descubrimiento coloniano en Tratados y Congresos en los que siempre obtenía la peor parte.

Los extranjeros que visitaban la Banda Oriental (puerto de Monte vide eu, puerto de Punta del Este y la Colonia del Sacramento) o la inmensa llanura verde del territorio regada por miles de cauces de agua que la hacían fertilísima, llegaban con ánimo de rapiña y comercio y por el que obtenían pingües ganancias. Ingleses, holandeses y especialmente portugueses llegaron a conocer más lo que ofrecían estas tierras que los propios habitantes de Buenos Aires y Asunción. Y con esos extranjeros colaboraban los "amos naturales" de nuestras cuchillas y arroyos.

Cuando los españoles vinieron a fundar Buenos Aires, hacía casi 200 años que Colón había pisado tierra americana. Mientras ellos, la colonización y evangelización de los peninsulares, se entretuvieron en destrucción y luchas con quienes debieron ser sus amigos. Respetaron sí, en algunos lugares, las obras de arquitectura y arte que allí existían..., pero a costa de mucha sangre.

Quedó mucho de estructura superpuesta a la de los grandes pueblos que encontraron. Quedó mucho de cristianismo organizado en base a una Iglesia Proselitista. Pero faltó esa condición *Humanista* que se necesitaba, sin desconocer el rol de Cristo en la Historia.

Buenos Aires dejó pasar —prácticamente— 100 años para convencerse que tenía que poblar la Banda Oriental. Pues Montevideo, era en realidad, Puerto y Fuerte que no estaba en los "afectos" de los bonaerenses y la Villa de Soriano era

apenas un pequeño territorio al servicio de los de Buenos Aires.

A fines del Siglo XVIII recién tomó conciencia el Gobierno Español de la Capital del Río de la Plata de que tenían que "poblar la Banda Oriental". Pero no fue precisamente por iniciativa de quienes representaban al Rey, sino —como lo hemos visto— por la iniciativa de los que vivían, trabajaban y sufrían en la propia Banda Oriental.

Además, el sistema que se desprende de las Leyes de Indias, de escritos de viajeros-periodistas que visitaban a toda América y los Decretos, Procesos, Congresos y manifestaciones de autoridades (civiles y eclesiásticas) sobre el empeño de la Colonización por "poblar" era con afán proselitista, con demostración de poderío y de la grandeza hispánica y la Fe Conquistadora.

Pero el sistema que nació en la costa oriental del Río Uruguay tuvo otro fin más humanista y cristiano (como se lo oímos al P. Rodríguez Pestaña). Poblar en donde el *Hombre* se sienta realizado y defendido... porque así ha sido la voluntad del Creador.

Bastaría comprobar las sanas y bienintencionadas (por lo menos en el papel) Leyes de Indias, con las intenciones de quienes fundaron Dolores, Carmelo, Trinidad, Mercedes y también Villa Soriano y Nueva Palmira.

Son dos intentos: imponer los valores del reino español y por otra parte darle un lugar idóneo al hombre y su familia para que se realicen en la libertad, la paz, la utilidad del terruño y de todo lo que significa *Patria*.

En 1799 el Marqués de Avilés —Virrey de Buenos Aires— por motivos de defensa de los intereses virreynales, mandó "poblar la Banda Oriental".

Así surgieron en 1801 Belén, Batoví, Dolores, luego Trinidad, Florida, etc.

Dolores y Trinidad, más tarde Carmelo y Palmira y otros, lo mismo que Mercedes unos años antes, se fundaron por iniciativa de los que habían hecho de sus vidas una constante consagración a Dios y a los hombres.

ULTIMOS PREPARATIVOS

El ánimo del Virrey daba muestras de prestarse al "traslado" del Espinillo. Los habitantes estaban dispuestos a esa tarea. El lugar ya había sido elegido. Las autoridades civiles y el Párroco se sentían satisfechos. Todo podía llegar a la culminación feliz (incluso los opositores de 15 años de luchas estaban quietos, porque, en parte, obtuvieron sus reclamaciones).

Pero a último momento apareció el escollo: el lugar elegido era de "propiedad privada". Y las condiciones y pedidos exigían que fuera en "terrenos realengo" (del Rey... fiscal). Además el Decreto de Fundación, firmado por Carlos IV, así lo manifestaba. Por lo que el P. Redruello debió solucionar el problema con el propietario del pequeño territorio elegido para la fundación de Dolores.

Don Félix Rodríguez era un mediano estanciero. Había adquirido en 1794 una fracción de campo en la costa del San Salvador entre lo que es hoy Dolores y la desembocadura del arroyo Espinillo. Cuando el Virrey indicó el lugar adonde se trasladarían los vecinos del Espinillo, don Félix ya tenía los títulos de la propiedad de sus campos. Se enteró de ello el Párroco Redruello, lo trasmitió al Virrey y éste le dio poderes para entenderse con el propietario y si fuera necesario, realizar una Permuta.

El P. Redruello conversó y fue necesaria la Permuta. El Virrey le concede en el Rincón del Cololó una extensión de campo suficiente y condigna, como la extensión que ocuparía la población de Dolores.

La documentación se inicia en Buenos Aires y lo demás en el Espinillo. Repre-

sentó al Virrey el Párroco Redruello... y todo quedó en paz... para felicidad de una población que habrá subsistido 70 u 80 años y que fue el lugar de transición de la soledad de los campos a la vida de una nueva Patria.

Con los papeles en la mano, los habiantes de El Espinillo que se iban a "trasladar", comenzaron —con el Párroco como rutero— a construir sus nuevas viviendas junto al San Salvador.

El Padre Redurello debió hacer el amanzanamiento y la distribución de terrenos; dio ubicación a la Capilla y al Cementerio y trazó el camino por donde habría de realizarse la peregrinación hasta la "tierra de la esperanza y de la salud".

Desde fines de agosto de 1800 (fecha en que el Virrey Joaquín del Pino dio a conocer el decreto real y lo testimonió con su firma) todo fue comenzar.

A los actuales habitantes del Espinillo se unirían unos cuantos residentes de chacras cercanas y de las estancias. Trabajaron todos cooperariamente y en unos 3 meses delinearon el Cementerio y construyeron una Capilla de barro y paja.

La Santa Hermandad de la Virgen de los Dolores y los Difuntos, colaboró con trabajo y dinero y el 11 de noviembre de 1800 ya sepultaban en el Cementerio nuevo y se celebró en la Capilla la Misa de los Difuntos.

Como la distancia, entre el Espinillo y Dolores, era de apenas 3 leguas, muchos iban cada día a ésta para construir las nuevas viviendas.

Sólo se esperaba la fecha de la ceremonia inaugural y el traspaso de los que quedaban en el pueblo de Matías Sarambión.

LA FUNDACION DE DOLORES

Para la primavera de 1801 todo estaba dispuesto. Ya la vida religiosa se estaba realizando desde el 8 de noviembre pasado (bautismos, entierros, Misas). Falta oficializar la vida civil y social. Varias familias habitaban las nuevas viviendas; el Párroco seguía dando ubicación y títulos de propiedad.

Fundar *Dolores*, fue tarea y lucha de muchos años.

Bregaron por ello, sacerdotes, vecinos, autoridades, gente de campo. Con grandes dificultades y contratiempos.

No fue cosa de un día, ni siquiera de un mes o de un año.

Fue enfrentamiento de clases sociales y económicas y fue bajo la inspiración del que dijo "Creced y multiplicaos" y desde el cautiverio, puso en marcha a una gran Nación hasta hacerlos llegar a la Tierra que les Prometión.

Dolores, primeramente —en su definitivo lugar— primero se llamó "San Salvador", "Parroquia de Ntra. Sra. de los Dolores del San Salvador", "Partido del Espinillo y San Salvador", etc. Todo referente al nuevo cauce de agua que alimentaba la vida del nuevo Pueblo y fertilizaba los campos y sembrados. Con los años, se la llamó *Dolores* en homenaje de quien había sido elegida como Patrona —desde los tiempos iniciales del Espinillo— y protectora de la feligresía que se reunía en la Capilla de Miguel de Sarambión.

Por eso, cuando se pensó en "Día de la Fundación" o "Día del Traslado" buscaron que coincida con la "Novena" o "la fiesta de Ntra. Sra. de los Dolores", que se celebra el 22 de Setiembre. Para ese día, todo estaba listo y la caravana de *Espinillenses*, con lo que les serviría para vivir en su nuevo territorio; realizó su última peregrinación en busca de una vida nueva.

Presidirían la bandera Real de España y la Imagen de la Virgen. Conducirían el Párroco Redruello y el Alcalde Vélez. Habría muy pocos "espectadores", porque aún los habitantes de la nueva población se sentirían "integrados" a la lucha y al

proceso de todo aquello. Los gritos de alegría y triunfo —de ese victorioso pueblo en marcha— eran repetidos por el *eco* que venían del monte junto al Río. Carros, carretas, coches tirados por caballos, caballadas que arriaban al ganado vacuno y al ovino, perros, aves de corral y gatos: se hacían solidarios en esa empresa de esperanza. La ceremonia inaugural habrá sido la Lectura del Decreto Real y una gran acción de gracias a Dios y la Virgen y a todos los presentes y quienes fueron autores de ese milagro.

Pero siguen las dificultades históricas. Se ha dicho que la fundación sería "para la fiesta de la Virgen de los Dolores". Y en el calendario de la Iglesia Católica esa fiesta se celebra el 15 de setiembre. ¿Por qué, entonces, el 22?

Hay muchas versiones y explicaciones. Es de indicar que tanto una como otra fecha en ese año de 1801 coincidieron con un día *Martes*. ¿Por qué, entonces la tradición señala esos días, si hubiera sido más oportuno hacerlo un *Domingo*?

Interpreto que el día 15, los *Espinilleros* querían despedirse de su viejo pueblo y el traslado al domingo siguiente o a los 8 días. Y... ¿no podremos pensar que los elementos de la naturaleza (temporal, lluvias torrenciales, etc.) hayan impedido que fuera el domingo 20? Así, hubo dos fiestas: una en el Espinillo y otra en el Pueblo del San Salvador.

El Prof. Washington Lockhart, también tiene su explicación, en la que niega haber sido "en una atmósfera de florecida primavera", sino por razones de seguridad, dado que —dice él— no fue por lluvia o temporal, puesto que había seca hasta la mitad de octubre.

Y las razones de seguridad se desprenden del siguiente Decreto del Cabildo de Soriano por causa de los recientes enfrentamientos entre España y Portugal. El Decreto sorianense, dice textualmente: "que las familias bajen a los poblados para evitar los insultos que los portugueses hicieran en Víboras y San Salvador". Fue dado el 5 de setiembre.

Pero, me atrevo a discrepar con el Profesor (por otra parte, gran investigador de la Historia de Soriano), pues no veo el motivo de no ser el 15, ya que ese Decreto pudo haberse dado a publicidad el domingo 6 y el domingo 13 y (con los trabajos del "traslado" y que los del campo bajaban al Pueblo nuevo) ya tendrían la oportunidad de enterarse y cumplir el martes 15 con el momento inaugural. Y no veo por qué dejar una semana más para que se cumplan las "ansias de todos". Con el respeto que debo tener a tan autorizado investigador mercedario, me permito quedarme con la mía.

Para júbilo de los que se afincaron en la costa del San Salvador y de los actuales doloreños, la poetisa de Dolores (Inés de López Crespo) escribió estos versos (con los que voy a terminar) que sintetizan este momento:

¡Ya es mil ochocientos uno!
Ya están los bueyes uncidos:
en la carreta la Virgen
y tras ella el Espinillo!

¡San Salvador, aquí tienes
Dolores recién nacido!
¡Ya no doblan las campanas
que a rebato, es su tañido!

Salto, agosto de 1987
Mons. Rubén Irurueta

COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN DOS SIGLOS DE MERCEDES

A — COMUNICACIONES

La trasmisión de noticias, así como de música y de todo lo que puede expresarse con sonidos, recorrió una gama de procedimientos a los que vamos a pasar revista, tales como fueron apareciendo y manifestándose en Soriano, tomando Mercedes como punto principal de referencia.

Comunicación personal; chasques. El recurso más elemento, claro está, fue el de trasladarse el interesado, casi siempre a caballo, hasta encontrarse con el receptor para expresarle de palabra la noticia, decisión, o solicitud. Así fue en los siglos XVII y XVIII. Pero claro está que resultó más llevadero encomendar ese mensaje a un portador o mensajero, conocido entonces por el "chasque", quien se desplazaba a caballo y en algún caso propicio mediante algún coche o alguna embarcación. Ya el P. Castro y Careaga, desde Mercedes, debió enviar mensajes a Soriano y a Bs. Aires, cuando su litigio con el Cabildo. La presencia en 1789 del Obispo Azamor volvió ese recurso más necesario y urgente. Era pues un correo estrictamente individual, para solamente una comuncación.

Ese recurso fue adoptando por 1790 una regularidad que exigía mayor confianza en tal recurso. Es así que en julio de ese año encontramos la mención de dos chasqueros, Mendiburo y Urdinaraín, portadores de mensajes del Cabildo a la Curia porteña. Y fue así que baqueanos conocedores de caminos y de medios de comunicación terrestres o fluviales se encargaban de esas tareas y eran así precursores del correo regular.

El correo. El Correo apareció con la liberación nacional consagrada en 1830, aunque hemos encontrado en el Arch. del Juzgado de Soriano misivas de 1805 mostrando en una doblez, sin sobre alguno, un tosco sello constituido por las palabras "Capilla Nueva", de lo que se deduce un servicio organizado. Las estampillas oficiales recién se utilizaron por 1850. Pero las cartas ya no eran llevadas por algún portador individual, sino por un servicio, en general por diligencias, organizado ya colectivamente. La agencia local cambió varias veces de ubicación.

Las diligencias. Las diligencias circulaban ya desde por lo menos 1815, año en que el P. Larrañaga utilizó una en su viaje de Montevideo a Mercedes y Paysandú. El mayoral, o cochero, se encargaba de empaquetar los envíos y de distribuirlos llegado a su destino. El desarrollo de ese medio se prolongó durante casi un siglo. Aún a fines del siglo XIX la diligencia unía Mercedes con Montevideo en un viaje de tres días, si el tiempo no obligaba a alargarlo. Dos noches se pasaban, una en La Lata del Perdido, origen de Cardona, y la otra en San José, También se usaba la navegación fluvial, con el trayecto Mercedes, Yaguarí,

Bs. Aires y Montevideo, muy útil hasta 1900. Se siguió yendo a Dolores, Fray Bentos (o Independencia) y Arroyo Grande, con la agencia en Mercedes en la Cigarrería del Toro, esquina sudeste de Artes (Colón) y Florida (C. y Careaga). Hace pocos meses fallecieron los hermanos Lozano, dos de ellos mayorales y el tercero cuarteador, quien guiaba la diligencia desde su caballo adelantado.

El telégrafo. La utilización creciente de la electricidad dio lugar al descubrimiento de un recurso entonces extraordinario. Tal fue el *telégrafo*, trasmitiendo señales redactadas en el alfabeto Morse, compuesta cada letra por una sucesión de puntos y rayas obtenidas mediante golpecitos cortos o largos en una pequeña palanca, produciendo los correspondientes pasajes de corriente. Este procedimiento ya la había encontrado Wheatstone en 1838, perfeccionándolo Morse en 1844, y llegando a usarse en 1866 entre Montevideo y Bs. Aires.

La primer experiencia telegráfica se efectuó en Mercedes en 1870, cuando el empresario naval salteño Ribes instaló en su agencia de la esquina Giménez y Asamblea (hoy Artigas, donde está "Brisas del Hum") un telégrafo para comunicarse con sus agencias de Salto y Montevideo.

En 1873 empezó a usarse públicamente en Mercedes este sensacional recurso. La Compañía que lo utilizó primero fue el telégrafo Platino-Brasilero, abarcando Brasil y el Río de la Plata, cuyas oficinas estaban primero en la calle Ituzaingó, después en calle Alzaga (hoy Castro y Careaga), después en Ferrería casi Artigas, acera norte, y por 1880, en calle hoy E. Giménez, frente a la Plaza Independencia, cerca de Colón, según nos informaba D. Luis Maglia que estuviera allí empleado. Cerró en 1910, y estuvo después muchos años en Giménez casi Oribe, acera sur, de donde pasó a la esquina de Rodó y Braceras y de allí a su ubicación actual en Roosevelt entre Colón y 18 de Julio.

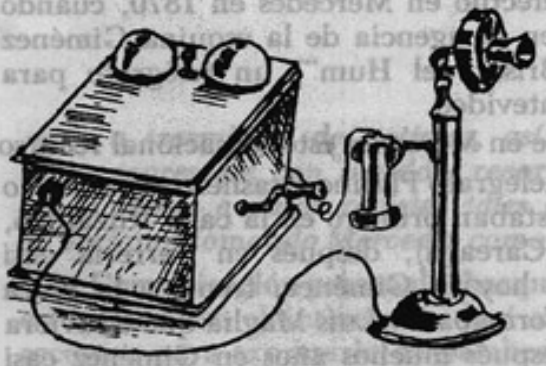
El telégrafo proporcionaba en un minuto noticias desde Montevideo que hasta entonces requerían días, rapidez que al principio resultaba desconcertante. Y uno de los primeros que sufrió las consecuencias en 1874 fue nada menos que Máximo Pérez, quien en ese año había invadido por la Agraciada en un intento revolucionario, ante lo cual comunicaciones telegráficas intercambiadas por efectivos gubernamentales permitieron organizar rápidamente desplazamientos que sorprendieron a los invasores, determinando al poco tiempo su fracaso y su obligada retirada.

En la prensa mercedaria de entonces se registra una importante novedad: en las primeras columnas de la primer página se incluían informaciones telegráficas recibidas desde Montevideo, proporcionando un panorama mundial que antes se ignoraba durante meses. Se produjo por tanto un cambio considerable, no sólo en la conciencia de los acontecimientos, sino también relativizando sucesos locales hasta ese entonces de influencia absorbente. Empezamos a ser ciudadanos del mundo, contemporáneos por lo menos de los acontecimientos más resonantes producidos en los cinco continentes. Agreguemos que el telégrafo nacional se inauguró el 1/1/1896, comunicándonos con Montevideo, y desempeñándose Manuel Irastorza como Jefe.

El teléfono (1885). Desde mediados del siglo XIX los adelantos técnicos se fueron produciendo como un verdadero aluvión. La aparición del teléfono en Mercedes en 1885 fue así un notable acontecimiento. Y fue el primer departamento donde se produjo y no en Salto, donde publicaciones oficiales ubican el primero en 1886. El invento tenía ya casi medio siglo de historia. Ya en 1840 el italiano Meucci realiza las primeras experiencias con una membrana vibratoria frente a un electroimán, de lo que saca patente en 1847. Pero recién en 1871, después de otros adelantos del alemán Reis, Meucci consigue patente en EE.UU., pero no inicia la construcción por falta de fondos. Esa demora permitió que fuera Graham

Bell quien, en EE.UU., fuera el primero en ser reconocido y pasara como el "inventor".

El teléfono causó en Mercedes la consiguiente conmoción. El héroe fue el italiano Luis Ferrari, quien durante casi un año realizó gestiones, logrando adelantarse a la empresa Bell-Gorreor que proyectaba unir Mercedes con Salto y Paysandú. Recién en setiembre de 1885 Ferrari recibió la autorización del gobierno, empezando enseguida a instalar los teléfonos a los interesados ya comprometidos a secundar "el feliz pensamiento de establecer el teléfono en nuestra población", como decía "La Reforma", quien agregaba: "Dentro de poco podremos hablar amigablemente desde un extremo a otro de la ciudad con cualquier persona, con la misma facilidad que si la tuviéramos en nuestra habitación sentada enfrente de nosotros", dicho con lógico asombro en esos años.



Teléfono de 1900. conservado en el Liceo Campos.

El 20 de octubre Ferrari publica un aviso: "AL PUBLICO", anunciando: "En la próxima semana dará principio a la construcción de la línea telefónica". Pide a los propietarios que suban a las azoteas de sus casas para colocar y estirar los alambres". A colaborar todo el mundo.

Y llegó el domingo 8 de noviembre. Se invitaron a muchos vecinos a la Oficina Central de Asamblea (Artigas) 189, número antiguo, entre Roosevelt y Rodó, acera Este. Por un tiempo ocupó también el local del Telégrafo Platino-Brasileño en Montevideo (Giménez) frente a la Plaza (hoy Cabú). Allí se atendía "cualquier reclamo". Ese domingo todos podían hablar "sin gastar vintenes", continuando "a viva voz las interminables polémicas que se entablaban por la prensa". Así lo comentaba el cronista.

Alguien relató su experiencia: "Hola —me dijo uno; y yo le contesté:— ¡Con sus narices!". "Una hermosa señorita le habló tan claramente a un amigo nuestro de sus amores, que tuvo que abandonar el teléfono, disgustada de que otros se enteraran de lo que en su concepto era un secreto". La entonces clásica intimidad y reserva imperante se veía sometida a duras pruebas. El cronista comenta con asombro: es algo asombroso; usted puede hablar con otra persona como si estuviera en la misma habitación!".

En los días siguientes abundaron "las bromas y los chascos", algunos bastante pesados. Se hicieron más suscriptores de los 70 que había contratado Ferrari, quien tuvo que pedir a Montevideo diez aparatos más. Aparecieron estancieron que solicitaron líneas, y se habló de que Mercedes sería unida a San José. Antes lo hizo con Río Negro.

La palabra "Hola" se hizo popular, sustituyendo al tradicional "Che", según comenta el cronista. "Hasta los niños la usan en sus juegos". No faltó un alma simple que quería comprar un teléfono porque le hicieron creer que curaba el dolor de muelas...

La empresa publicó anualmente una lista de abonados en una gran hoja de 60 × 40, con el título "LA UNION, Empresa telefónica de los dptos. de Soriano y Río Negro de LUIS FERRARI y Cía". Contenía jugosas advertencias "a los señores suscriptores":

1) Para pedir comunicación se llama a la Oficina Central tocando la campanilla, dando dos o tres vueltas a la manija, y se aguarda al lado del instrumento hasta obtener contestación. Enseguida se descuelga el teléfono del gancho y se pide a la Central el N° del sucriptor pero no el nombre con quien se desea comunicarse y se vuelve a colgar el teléfono. La Oficina avisa al suscriptor, le dice que el suscriptor N° tanto lo va a hablar, lo pone en comunicación, se descuelga el teléfono del gancho y empieza la comunicación".

La Oficina llama tres veces, si no contesta, se lo comunica a quien pidió línea.

2) Hablar con voz natural y separado del trasmisor cuando menos 15 cm. No golpear el micrófono porque se descompone.

3) No se use el teléfono si hay tormenta con relámpagos.

4) No se converse con quien no quiere dar su nombre.

5) Nuestros empleados usarán la mayor urbanidad y cortesía, como corresponde a esta culta sociedad.

6) Nuestros empleados no usarán el teléfono, limitándose a lo estrictamente necesario.

7) La empresa invita a suscritores y público a visitar la Oficina Central y ver el modo de trabajar.

8) Toda queja por mal estado del aparato, mal servicio y otra causa, será atendida inmediatamente. Las quejas deben dirigirse al Empresario, por carta o por teléfono".

Las "Horas de Servicio" eran, en verano de 7 a.m. a 10 p.m. y en invierno de 8 a 9 p.m.

Al inaugurarse el teléfono en Mercedes y Fray Bentos en 1885, la empresa de Luis Ferrari y Cía. "La Unión", publicó una hoja de 40 por 60 en donde registra los 70 suscritores iniciales, cuyos domicilios indicamos en el plano adjunto.

1. Cnel. Pablo Galarza. 2. Proc. José Mª Blanch. 3. Cuartel del 2° Regimiento de Caballería. 4. Basilio Chelle. 5. Cazalás y Molin. 6. Segundo Albertazzi (Botica). 7. Aquiles Antognazza. 8. Proc. Nicolás Gabito. 9. Insp. Escuela Juan Basilio Braga. 10. Dr. Juan Gil. 11. Cont. Lisandro Silveira. 12. Baratau y Fernández (Almacén). 13. Frco. Varsi (barraca). 14. "Palabra Libre" (imprenta). 15. Juan José Zuloaga (receptor puerto). 16. Dr. Mariano Pereira Núñez, 17. José Mª Campos (colegio). 18. Antonio Battro (herrería). 19. Cayetano Giuzzio (almacén). 20. Dr. Serafín Rivas. 21. Péndola Hnos. (fideería). 22. Pedro Beltramo (platería). 23. Dr. Saturnino Camp. 24. Julián Millot (botica). 25. Aboal Lafuente y Cía. 26. Braceras Hnos. y Larrea (almacén). 27. Edo. Casagrande (botica). 28. Bautista Braceras (tienda). 29. Juan José Puyo (hotel). 30. Gabriel Cabanellas (panad.). 31. Dr. Carlos Fein. 32. Pedro Portillo (barraca). 33. Proc. Bernardino Echeverría. 34. Actuario José Evia. 35. Bautista Soumastre (fotogr. 36. Juan Cataumbert (adm. de rentas). 37. Ramón Villanueva (fáb. de licores). 38. Crespo Hnos. y Viera (almacén). 39. Juan Tomás (panad.). 40. Flora Zamora (jabonería). 41. Juan Lamolle (ingeniero). 42. Dr. Domingo Pittamiglio. 43. Inda y Muñecas (barraca). 44. Pedro Aphesteguy (almacén). 45. Junta Administrativa.

46. Juan Martinucci (jabonería). 47. Blas Solari y Cía. (almacén). 48. Alfredo Bellini (panadería). 49. Bautista Braceras (barraca). 50. Mensajerías Fluviales. 51. Dr. Juan Dufour. 52. Pablo Galarza (Jefe Político, en Plaza Constitución). 53. David Silveira. 54. David Gabito (almacén, en el puerto). 55. Esteban Errandonea (Hotel Navarro). 56. Eugenia Young. 57. Juan A. Silveira (almacén). 58. Sosa Hnos. (cochería). 59. Escr. Frco. Sáez. 60. Vicente Victorero (tienda). 61. Luis Costa (agente). 62. José Llaguno (almacén). 63. Miguel Péndola (barbería). 64. Jorge Giorgeti (almacén). 65. Vicente Ducatelli (barbería). 66. Pedro Portillo (barraca). 67. Basilio Chelle (molino a vapor, en campaña). 68. Mariano D'Acosta, en calle Uruguay (Brasil). 69. Enrique Sueyras (imprenta "La Reforma"). 70. Antonio González Roca (procur.).

Las "horas de servicio" eran, en verano de 7 a.m. a 10 p.m., y en invierno, de 8 a.m. a 9 p.m.

Se agregaban varias "advertencias" a los suscritores. Entre ellas, como llamar: tocar primero la campanilla dando dos o tres vueltas a la manivela. Al conseguir contestación, descolgar el teléfono del gancho y pedir el número del suscritor (no el nombre) con quien desea comunicarse, y se vuelve a colgar el teléfono en el gancho. La oficina avisa a dicho suscritor, y le anuncia al primero que va a ser contestado; entonces se descuelga el teléfono del gancho y empieza la comunicación. Como se ve, estaba lejos de ser "automático"... Al terminar, el primer suscritor cuelga el teléfono y avisa con un campanillazo por la manivela que la comunicación ha terminado. "No se haga uso del teléfono" cuando hay tormenta con relámpagos". "No se converse con una persona que no quiera dar su nombre". "Nuestros empleados quedan sujetos a las más severas reglas de urbanidad y cortesía para con los Sres. suscritores, a fin de que el servicio sea digno de esta culta sociedad". Y cualquier reclamo había que hacerlo al Empresario, "personalmente por carta o por teléfono", a la Oficina Central de calle Asamblea Nº 189.

En 1887 los suscritores eran 77, agregándose 27 de Fray Bentos.

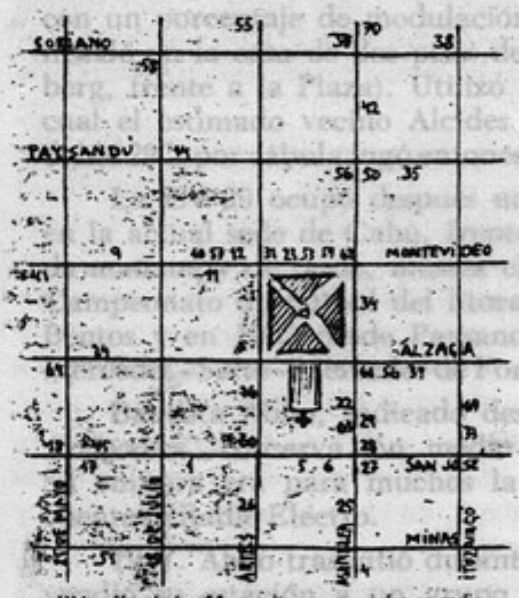
La Oficina Central (Asamblea, hoy Artigas, Nº 189); estaba situada en calle hoy Artigas, entre Roosevelt y Rodó.

En 1906 la empresa "Unión" pasó a ser propiedad de Pedro Hors, quien la compró a Antonio González Roca. Tenía solamente treinta abonados y su alcance máximo era hasta Mauá. Al poco tiempo se extendió a todo el departamento y a gran parte de Río Negro, construyéndose a tales efectos lo que todavía se llama el "Palo Alto". Por 1950 se utiliza ya el sistema automático.

En 1947 la empresa es vendida a U.T.E., estando actualmente en A.N.TEL., en su local de calle 18 de Julio entre Roosevelt y Castro y Careaga.

Radiotelefonía. Telégrafo y teléfono operaban por cables. Sin ese medio trasmisor nada parecía posible. Pero a fines del siglo XIX empezaron a registrarse efectos a través del aire. Y no eran sonidos, como los que emite un parlante. Eran las que se llamaron "ondas hertzianas", por su descubrimiento hecho por Hertz en 1889. Después se fue perfeccionando, en especial con el italiano Marconi desde 1895. Y por 1910 empezó a divulgarse.

1912. Fue en 1912 que Luis Alberto Zanzi, entonces Director del Liceo reconocido ese año oficialmente, dictó una conferencia sobre lo que solía llamarse "telefonía sin hilos". Causó sensación con un aparato "Marconi" de su propiedad. Y utilizó un aparato con una piedra galena, sobre la cual había que encontrar los puntos más favorables desplazando una punta metálica. Eso, y una simple bobina, más un par de teléfonos que permitía oir con los dos oídos, permitía escuchar algunas trasmisiones hechas por aficionados, y poco después la Radio



Ubicación de los 44 suscritores que vivían en radio

José Mª Gondra en su taller en 1935, con su aparato Philco de seis tubos.

Cultura de Bs. Aires y las emisoras "Paradizábal" y "General Electric" (después "El Espectador") desde Montevideo.

Ese año se efectuaron demostraciones en la antigua cancha de Sandú, sobre la calle Fregeiro (antes Conquimbo) al norte hoy del Estadio Köster. Y poco después los hermanos Nonnenmacher vendían los primeros receptores con una lámpara en la Farmacia Fernández Genolet, en un tiempo Farmacia Roglia. Y empezó así a oirse en varias casas con aquel prodigioso "radioteléfono".

1929. En el diario "El Nacional" que dirigía el doloreño Ricardo Paseyro en calle hoy Giménez frente a la Plaza, encontramos en una nota del 24 de abril de 1929 una noticia sensacional: ese día empezaba a funcionar la primer radioemisora de Mercedes, la llamada *RADIO ELECTRO CWSN*. El SN creemos que significa "sin número". Trasmitía "música e informaciones". Su primitiva ubicación era en calle Paysandú casi Zapicán, acera norte, ocupada hoy por la familia Grisi. El 15 de junio debió suspender por cinco días sus tramisiones para trasladarse, a los dos meses de su iniciación, a calle Ituzaingó, junto a la U.T.E. Trasmitía de 19 y 30 a 21 horas con la orquesta del Café Canet situado frente a la plaza, y "amenas lecturas".

¿Quién fue aquel adelantado? "El Nacional" nos lo describe: era el "petizo" Julio Peirano, "propietario y técnico a la vez". Trasmitía en onda de 270 metros.

Al poco tiempo, a cargo de "dos redactores" de "El Nacional", se efectúa la primer trasmisión de fútbol: fue el partido en que Mercedes fue derrotada por los doloreños en la "plazoleta Funes". Y pocos días después, se trasmitía el primer tiempo de Soriano y Paysandú, que terminó empate, también en la "plazoleta" que hoy ocupa el Inst. Campos, trasmisión que fue escuchada en Paysandú. También se trasmitían "tertulias con aficionados".

En ese año 1930, el 22 de agosto, se concedieron dos licencias para aficionados a la radio, las CX1GB y la CX1GA, que correspondieron al farmacéutico

Pedro Hors en 1901

José María Gondra (con Farmacia primero en Artigas y Rodó, después Ponte, y posteriormente en calle Artigas entre Sánchez y Ferrería) y a Emilio Gómez. A Gondra le construyó un equipo Francisco Méndez Díaz, quien nos procuró ahora mucha información, y que con Peirano y Montero eran los técnicos de entonces. Gondra retribuyó ese trabajo con una amable tarjeta que luce su foto de guardapolvo, frente a su receptor Philco y demás aparataje, advirtiéndose en la pared un modelo antiguo de teléfono, con tubo fijo y auricular colgado. "Pancho" Méndez es técnico recibido en la National School de Los Angeles, EE.UU., y había construido un trasmisor experimental; tenía la licencia CX1GO. Otros permisos los recibieron Héctor Symonds, cuya antena en calle Ituzaingó era considerada la más alta, Aníbal Frabasile, Florencio Montero, Carlos Estala y el Dr. Alfredo Alambarri, peritos en "radio telegrafía", después abreviándose en "radio", sin más. En cuanto al dinámico Paseyro hizo instalar por Estala y Méndez en "El Nacional" un amplio equipo de radiotrasmisión, y en 1932, siendo ya diputado, consiguió que se suprimieran los diez pesos que se cobraban a los radioaficionados. La Radio Electro llegó a ser oída desde 3.000 km, desde Chile, Paraguay, Brasil y Bolivia. El trasmisor de Paseyro era casi seguramente el de Radio Electro, que adquiriera en 1932.

Corresponde aclarar que los campeonatos mundiales de 1928 y 1930 (en Amsterdam y Montevideo) fueron trasmitidos por Santiago Rossi por un parlante instalado en su comercio de calle Colón, reproduciendo en altavoz lo que escuchaba por radio, agolpándose mucha gente en la calle, pues receptores no eran muchos los que los poseían. También Paseyro desde "El Nacional" anunciaba con la bocina que después sería de "El Radical", noticias que después comunicaba sobre dichos campeonatos del 28 y del 30, con Uruguay siempre campeón.

1933. En 1933 llega a Mercedes Bautista Abbo, distinguido empleado de la Casa Ferrando de Montevideo. Abbo había construido expresamente un equipo

trasmisor para estrenarlo en Mercedes. Tenía un potencia útil de 75 vatios, con un porcentaje de modulación de 250 vatios, en antena corriente. Abbo se instaló en la casa de dos pisos de Caresani (después residencia de la flia. Rogberg, frente a la Plaza). Utilizó la característica CW29, Radio Litoral, por lo cual el estimado vecino Alcides Cazzola, al verlo desde la plaza, leó "se ve doble 29"; por cábula jugó entonces al 58 con buena fortuna.

La CW29 ocupó después un local en Paysandú y Herrero y Espinosa, y en la actual sede de Cabú, frente a la plaza. La CW29 trasmitía informativos de mañana y de tarde, música clásica y otros programas. Ese año trasmitió el Campeonato de Fútbol del litoral efectuado en Mercedes, en 1934 desde Fray Bentos y en 1935 desde Paysandú. También trasmitió desde Salto la carrera Mercedes - Salto - Mercedes de Ford T.

Bautista Abbo, radicado desde hace muchos años con su señora en "Los Arrayanes", conserva aún, medio siglo después, el permiso CX1GJ de aficionado. Su emisora era para muchos la más antigua de Mercedes, por no tener en cuenta la Radio Electro.

1937. Abbo trasmitió durante cuatro años: 1933-1937. En octubre de 1937 vendió su estación a un grupo de aficionados: Alfredo Alambarri, Pedro y Nicolás Telesca, Nepomuceno Modernell y Juan C. Elduayen, que aportaron $ 500 cada uno para completar los 2.500 con que compraron a Abbo el 29 de octubre. La radio había cambiado su designación sucesivamente: "Radio Difusora Chaná", "Soriano Broadcasting" y "Radio Litoral Soriano". Sus compradores alquilaron por $ 25 la casa situada en Giménez casi 18 de Julio, y abonaron $ 1.215 a Aníbal Frabasile por material e instalaciones eléctricas (datos del Libro-Caja que conserva el Sr. José Pedro Ramírez). El 1° de diciembre pagaron $ 395 a Lorenzo Domingorena por una torre metálica de 25 m que se elevó en el terreno entonces baldío que hoy ocupa la Intendencia. A Eduardo Nicora se le compró un micrófono por $ 120, y se pagó $ 60 a Abbo por instalar todo.

El nombre adoptado fue Radio Litoral con la misma característica de Abbo, CW29, que después se irá cambiando por CW52, CW56 y CW121. Frco. Méndez y Florencio Montero renovaron parte del material. Entre los más importantes colaboradores estaban Juan O. Kelly y Juan C. Elduayen, actuando Pedro Telesca como Director Artístico.

En enero de 1938 comenzaron sus trasmisiones. Actuaron al principio las orquestas Soriano y Postiglione, y en febrero la del bandoneonista Juan Angel Santillán y la de Gioia-Friguglietti. Actuaron también el cantor Heraldo Postiglione, el guitarrista Gabín Andrade, la pianista Nora Pintos, Olga Modernell, etc. En ese año se trasmitió un importante programa en Homenaje al gran músico vasco Facundo Alzola. Intervino la orquesta de Cámara que integraban la pianista Margarita Dinelli de Putti Pozzi, los violines Pedro Hors y Segundo Gramajo, también Goñi y Rossi y el cantante Adolfo Rodríguez. Se ejecutaron el Kirie, el Sanctus y el Beneditus de la Misa de Gloria de Alzola. M.D. de P. Pozzi ejecutó al piano nocturno y vals de concierto de Alzola, y Belta Fernández Braga un vals de su abuelo Alzola dedicado a Eusebio Giménez. Actuaron además el terceto M.D. de P. P., Gramajo y Antonio Scaldaferro, el quinteto Postiglione, el dúo Juan y Francisco Postiglione y Nora Pintos con piezas folclóricas.

Se mencionan también como colaboradores a Luis Sanguinetti y Diamantino Barragán como cronista y locutor deportivo respectivamente, publicándose el 25/12/1938 una excelente Revista Aniversario. Como locutores actuaron Juan O. Kelly y Marino González Cardona, mientras la destacada educacionista Isabel Rubio atendía "La Hora del Hogar".

A los dos años de iniciados sus trasmisiones, la Radio Litoral interrumpió definitivamente sus trasmisiones, al no poder evitar las dificultades que le ocasionaba la Radio El Mundo de Buenos Aires, cuyos ondas producían interferencia muy pronunciada en Mercedes.

1956. En 1950 empieza la era de Racciopi. Ese año preparaba audiciones que propalaba la Radio Colonia. Utilizaba un grabador que le facilitó el técnico Sergio Kosir, traído por Armando Rossi. El grabador era entonces novedad absoluta en Mercedes.

Circunstancia novedosa fue también por entonces, a raíz de que no funcionaba ninguna emisora, la instalación en varias esquinas céntricas de pequeñas columnas a cargo de la Empresa MERCO de González Albín, desde las cuales se difundía propaganda, música y noticias. Fue por 1958, y duraron poco tiempo.

El 13 de noviembre de 1956, Miguel Raggiopi ponía en funcionamiento la Radio Soriano, con característica CW56, y 1200 kilovatios de potencia, en la propiedad que fuera del notable músico José Segú, en calle Florida (hoy Castro y Careaga) casi Sarandí, donde continúa actualmente.

Creemos innecesario externos acerca de una actuación que es tan conocida en general. Con numeroso equipo de colaboradores estables, efectúa actualmente trasmisiones durante las 24 horas del día, incluyendo noticias, música, reportajes y programas de índole muy variada, a lo que contribuyen trasmisores rodantes, participando en eventos deportivos, políticos y en todo acontecimiento de importancia. Su característica actual es CX121, Raciopi adquirió posteriormente la Radio Litoral de Fray Bentos y la Radio Fénix CX49 de Montevideo, con su CXA-21 de onda corta.

Diez años posterior, fundada en octubre de 1967, funciona la Radio Agraciada CW148 dirigida por Néstor Graña, usualmente también su locutor, siendo muy especialmente escuchada en el medio rural. Como se sabe, las concesiones oficiales a dichas estaciones tienen vigencia por cinco años, al cabo de los cuales se procede o no a su renovación. La Radio Agraciada propala desde las 5 de la mañana hasta las 12 de la noche.

Televisión. Desde 1960 la población empezó a experimentar como oyentes y ahora también como videntes, una notable novedad, que demoró sin embargo en popularizarse en nuestro país: la Televisión. El cine había sido a ese respecto una novedad desde 1898, cuando se exhibieran en el Politeama Colón las primeras "películas", hoy llamadas "filmes". Pero no se trataba de un medio de información, sino de exhibición de obras y escenas archivadas, que los espectadores iban a ver (y desde 1931 también a oir) al tiempo de ser producidas. De ahí que no le hayamos concedido espacio en este rubro de "Comunicaciones". No cambió su naturaleza el hecho más reciente de que pudiera haber consumado particular de "filmes" adquiridos a tal efecto.

La televisión, al permitir presenciar simultáneamente los acontecimientos de interés general, significó así una novedad revolucionaria, al convertir en videntes a quienes la radio había convertido en solamente oyentes. Y las imágenes, evolucionando del mismo modo que lo hiciera el cine, empezaron a verse en color desde 1980 en Mercedes, sustituyendo el blanco y negro que persistió durante más de veinte años. El mayor costo de los aparatos impidió sin embargo que la televisión en color se divulgara en el mismo grado de cuando era en blanco y negro.

La estación emisora de Fray Bentos CX12 sigue siendo la que todos pueden captar en Mercedes con nitidez. Otros canales de Buenos Aires, Montevideo, Gualeguaychú, etc. permiten apreciar mucho más irregularmente sus programas,

estando la recepción en función de antenas apropiadas y del lugar de la ciudad. Demás está decir que otras novedades, como el "minitel", ya divulgadas en los países desarrollados, no han llegado todavia a Mercedes. Pero este capitulo, abierto ante un futuro imprevisible, tendrá que ser abordado por historiadores del futuro. En cuanto a la calidad de los programas hoy divulgados, es muy variable y discutible, abundando los mismos excesos que singularizaron la radio en sus comienzos, con una natural acentuación de violencia y de sexo, y un doblaje atentatorio contra valores expresivos así desestimados. La torre de emisión del canal del SODRE en el local de ANTEL, instalada en 1988, significó una mejora en programas culturales y una ampliación de horarios de emisión, comenzando al mediodía. Otra novedad en estos años que se está difundiendo con mucha rapidez: el uso de videos, por compra o alquiler, y que se están utilizando por un número creciente de pobladores.

Carreta colonial.

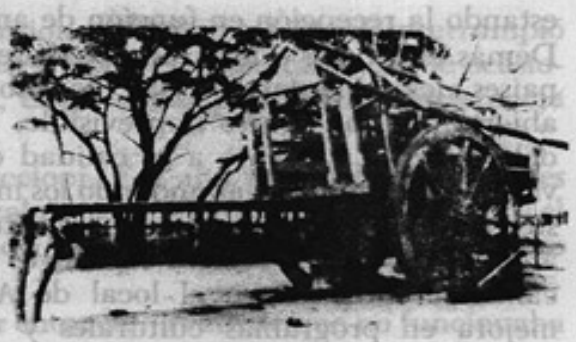
B — TRANSPORTES

Vinculado al tema de las comunicaciones, está el tema de los transportes. Lo trataremos aquí con relativa brevedad, que trataremos resulte ilustrativa.

El caballo. Fue el caballo, desde el siglo XVII, con Soriano aún hasta 1702 en la costa hoy entrerriana, un medio de transporte obligado y usado prácticamente por todos. Así, en Mercedes, desde su fundación, dentro como en los alrededores del pueblo, e incluso en traslados más extensos, como a Colonia, Montevideo y al norte del río Negro, estaba al alcance de todos, natural y económicamente. Circunstancia que denuncia su empleo para todo evento, era el señalado cuando la Capilla Nueva vivía sus primeras etapas, de que muchos paisanos asistieran a misa sin desmontar sus cabalgaduras, desde fuera de la puerta de entrada. Y no había desplazamiento, por breve que fuera, que no se efectuara sobre el lomo del caballo.

Coches coloniales. Excepcionalmente, como aquel Obispo bonaerense que visitara Soriano y expresara por escrito haber pasado por la "Calera Real" (que, por las fechas consignadas, no era la del Dacá, sino la de "Las Huérfanas", en el hoy departamento de Colonia) se usaban coches tirados en general por dos caballos. En uno de ellos, ya con carácter de diligencia por su mayor capacidad, pasó el P. Larrañaga en 1815 por Mercedes, donde permaneció algunos días.

Carretas. Había también carros, llamados "carretillas" cuando eran pequeños, y las clásicas carretas tiradas por bueyes, de cuatro a seis, muy útiles para transportes de algún volumen a largas distancias, por ejemplo a Montevideo, formando a veces caravanas llevando cueros, lana y otras mercaderías por



Esqueleto de carreta en Isla del Infante. En 1950

los no muy transitables caminos de entonces. Su uso fue muy frecuente a principios del siglo XIX, subsistiendo algunas hasta pasado el 1900. Eran construidas en buena parte en Soriano, con las maderas duras que entonces abundaban.

Carruajes. En sus fieles descripciones de "Recuerdos del Terruño", Eusebio Giménez afirma que el primer carruaje de paseo lo utilizó en 1856 David Silveira, quien, según se expresa, no podía cabalgar debido a su excesiva obesidad. Lo usaba Silveira para andar por el pueblo, que sería "ciudad" el año siguiente 1857. Después aparecieron varios de distinta clase, unos tipo volanta, o charretes, otros tílburi, más conocidos como "arañitas", muy simples, con un solo caballo, hoy prácticamente desaparecidos.

Diligencias. Terminada la Guerra Grande (1839-1851), pudo pensarse en establecer líneas de diligencias cruzando la campaña ya pacificada. Fue así que en 1852 aparecieron en Minas y San José con la empresa "Amigos del Progreso", la que llegó a tener 15 carruajes y mil caballos, comprados a $ 5 c/u. Llegaba a Mercedes donde disponía de galpones en 1853. Disuelta en 1860, la sustituyó "Mensajerías Orientales", cuyo servicio Mercedes-Montevideo duraría 40 años. Se habla de otra línea hacia el norte, establecida por Hargain en 1869.

Las diligencias llevaban hasta 18 pasajeros, dos de ellos en el pescante, junto al mayoral. Los equipajes iban sobre el techo. Tiraban cuatro o cinco caballos. Iban a Montevideo en tres etapas: un día hasta La Lata del Perdido, origen de Cardona, y la noche siguiente en San José. Si había mal tiempo podían demorar algunos días más. En las Casas de Postas se reemplazaban caballos de tiro. De Montevideo salía en general los jueves, llegando a Mercedes con buen tiempo el sábado de noche.

Otras diligencias hacían la carrera a Soriano, Dolores y a Paso de Lugo. Hace pocos años fallecieron los tres hermanos Lozano, dos de ellos fueron hasta 1924: Segundo Lozano hacía de cuarteador; jineteando adelantado, orientaba, azuzaba a los caballos y tanteaba los arroyos crecidos por ver si daban paso. A Paso de Lugo iban una vez por semana; la agencia en Mercedes era la Cigarrería del Toro, en Colón y Florida. En cada viaje hacían seis paradas, donde bajaban los viajeros a refaccionarse. La que iba a Montevideo dejó de

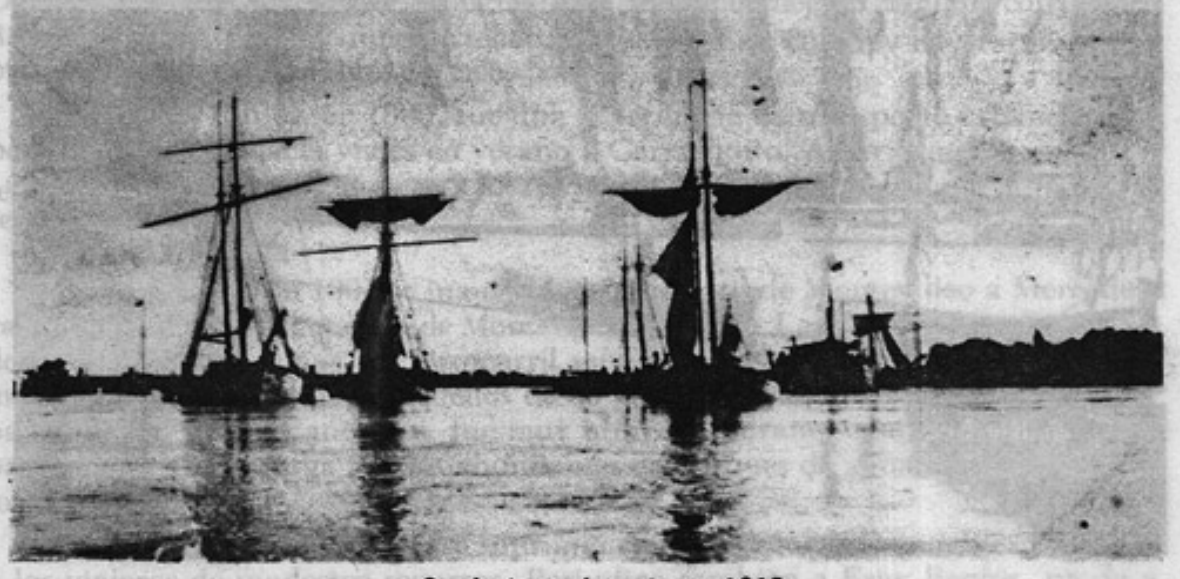
Diligencia con su cuarteador.

El vaporcito del Yaguarí, la diligencia y un caballo en el puerto, por 1895.

viajar en 1901, al estrenarse el ferrocarril. La última diligencia fue la de Garmendia, con Juan Haedo de mayoral, yendo a Dolores hasta 1928.

Coches de caballos de alquiler. El primero que se conoce fue el del alemán Meyer, en 1883, que salía de calle Paysandú y Asamblea. Después aparecieron varias empresas, las de Sosa, Fornari, Varzi, Incháurreguy, algunas con servicios fúnebres. Años después solían esperar pasajeros alrededor de la Plaza, siguiendo primero la mano izquierda. Llevaban hasta cuatro pasajeros, frecuentemente al Hospital o al Cementerio. Por 1920 llegó a haber 60 coches "de plaza", disminuyendo desde entonces por la competencia de los taxis. Desaparecieron en 1946.

Navegación fluvial. En veleros y a remo se navegó por el río Negro y el Uruguay en todas las épocas. Las embarcaciones solían usar el Puerto de los Aguateros (hoy muelle "Treinta y Tres"), pero desde 1868, las embarcaciones de mayor volumen lo hicieron en el puerto actual, creado ese año por Máximo Pérez, y el primer barco a vapor que llegó a Mercedes, fue en 1853 el que trajo al primer Presidente que visitó Mercedes, Juan Francisco Giró. En 1858 el que llegó después fue "El Chaná", de la importante Compañía Salteña de Ribes, con Juan Prunell de capitán. Ribes disponía de doce vapores que llegaban al Yaguarí, en donde se trasbordaban los pasajeros a y desde Mercedes, adonde llegaban los clásicos "vaporcitos". cuyas partidas y llegadas atraían mucha gente al puerto. Fue importante la agencia "Paraná" regenteada en Mercedes por Varzi y Mené. A Montevideo se llevaba por $ 14 y a Buenos Aires por $ 10. Los barcos demoraban tres días la ida a Montevideo, cuando las diligencias solían demorar cuatro o cinco. El puerto se fue ampliando, habiendo sido de 50 m de piedra el primer sector construido por Petrochi en 1868.



Creciente en el puerto por 1915

En el 1900 Ribes vendió su flota a Mihanovich. El auge del cabotaje, que incluía hasta 1910 viajes a los saladeros de Bequeló, continuó hasta 1935, año en que la creciente competencia de los camiones determinó su cese casi total. Mihanovich vendió a Dodero, y en 1942 Mercedes dejó de ser puerto atractivo, salvo para muy escasas embarcaciones. "El Surubí", prestigioso club con sede cerca del puerto y un pequeño puerto en la isla, dispuso de una pequeña nave en donde solían hacerse excursiones hasta el río Uruguay; el club "Ayuí" disponía del suyo para excursiones por el río.

Balsas. El cruce del río Negro se hizo siempre en botes o en balsas a remo, desde que se fundó Mercedes, para personas, jinetes o diligencias, como las que utilizaron el P. Larrañaga y Rivera en el "Paso de la Calera", como se le llamaba al que está frente a Mercedes. Fue recién en 1910 que Luis A. Zanzi y los hermanos Guastavino compraron una balsa en Gualeguaychú, "La Sin Rival". tirada por botes a remo desde junto al Muelle de los Aguateros hasta el de la fuente "El Chaná". Y en 1915 se compra en Gualeguaychú un bote a motor para remolcar la balsa que se llamaba "Anita".

En 1928 Balini y Broggi les construyen la primer balsa expresamente para transporte de vehículos, a la que después agregaron dos más grandes, de hierro y madera dura. Con las tres balsas llegaron a hacer hasta 80 travesías por día, más algún viaje a Soriano o a las islas. Cuando había crecientes, embarcaban después junto al Club de Remeros. En el 42 y el 44 se produjeron cayendo ómnibus al agua por dejarlos en marcha y sin frenos, muriendo en el primero diez personas ahogadas. En 1963, al habilitarse el puente, los Guastavino dieron su empresa por terminada. A los cuatro hermanos habían sucedido sus hijos. Uno de los Guastavino se había encargado, varias cuadras más arriba, del cruce de ganado.

En 1928 Balini y Broggi les construyeron la primer balsa expresamente para transporte de vehículos, a la que después agregaron dos más grandes, de hierro y madera dura. Con las tres balsas llegaron a hacer hasta 80 travesías por día, más

Puerto de Mercedes y vapor al Yaguarí en 1920.

Balsa de Guastavino por 1950

algún viaje a Soriano o a las islas. Cuando había crecientes, embarcaban después junto al Club de Remeros. En el 42 y el 44 se produjeron dos serios accidentes cayendo ómnibus al agua por dejarlos en marcha y sin frenos, muriendo en el primero diez personas ahogadas. En 1963, al habilitarse el puente, los Guastavino dieron su empresa por terminada. A los cuatro hermanos habían sucedido sus hijos. Uno de los Guastavino se había encargado, varias cuadras más arriba, del cruce de ganado.

Bicicletas. El primer "biciclo", con una rueda grande adelante y pedales en su eje, sin el uso de cadenas, lo exhibió en 1890 el porteño Onrubias, causando la natural curiosidad.

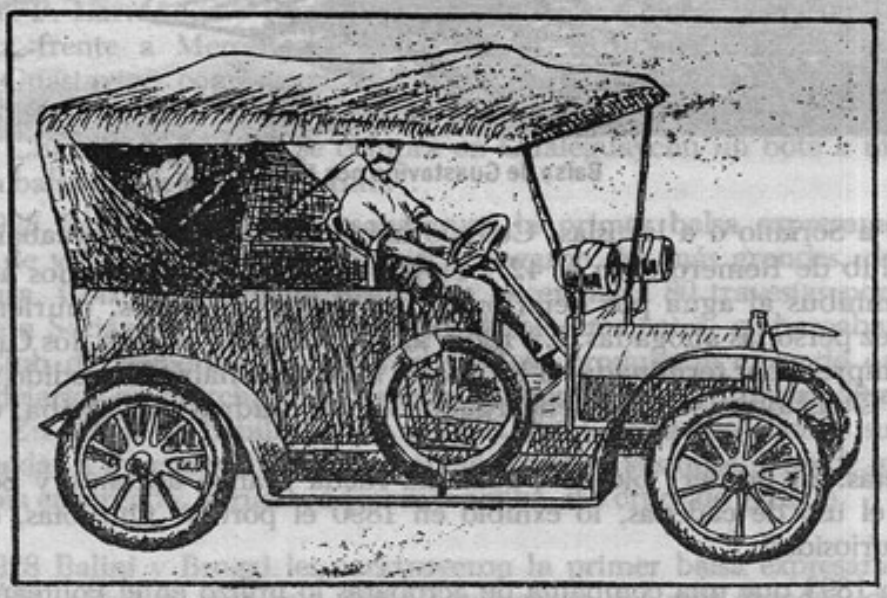
Fue en 1893 que una compañía de acróbatas lo utilizó en el Politeama Colón a poco de fundarse. Y ese año, con más espíritu de acróbatas que de deportistas, se hicieron ver en las calles de Mercedes los jóvenes Jaime Clusellas (hijo del mueblero con comercio en la esquina que ocupa hoy el Banco República) y el hijo de Nicolás Reffino, con comercio media cuadra más al norte, frente a la plaza. La novedad se divulgó, y en 1898 Cooper y una hija suya consumaron la hazaña de unir Mercedes con Montevideo sobre los malos caminos de entonces. Ya en 1900 hubo carreras en el Hipódromo y otros lugares. Hubo después carreras Mercedes-Dolores, y el ciclismo progresó, logrando Soriano sus mejores triunfos con Leonel Rocca desde 1935 y con Ruben Etchebarne en los años 60. Hoy hay varios clubes prestigiosos y muchos cultores del ciclismo.

Ripler. El Rípler, en 1900, fue una experiencia de transporte urbano tirado por caballos, que hacía viajes en verano a Carrasquito. Anteriormente, en 1874, se había propuesto un "tren-vía" sobre rieles y con caballos, sin que el proyecto se ratificase.

Ferrocarriles. En 1901 se inauguró el ferrocarril de Montevideo a Mercedes, varios años después del que iba de Montevideo a Rivera. Las diligencias a la capital dejaron así de funcionar. El ferrocarril salía a las 8 y 5 y llegaba a las 18 y 25, más de diez horas de viaje, a menos de 30 km por hora. Con sus tres clases y su paso por San José y Canelones, fue muy utilizado durante cuarenta años por los pasajeros, y los de carga por los abundantes embarques de ganado que se hacían los domingos.

El transporte de pasajeros se suprimió en 1985, causando muchos perjuicios a los viajeros de modestos recursos. Perjudicó también a Fray Bentos, unida a Mercedes y por lo tanto a Montevideo desde hacía pocos años. Aquellas máquinas

a vapor que después fueron sustituidas por locomotoras Diesel, tenían una vida útil de 30 a 40 años, mucho mayor que la de los camiones. En cuanto a cargas, una tonelada por ferrocarril requiere una potencia de solamente dos caballos, mientras por carretera se necesitan más de diez. Es de lamentar el descuido con que se trató la conservación de vías y maquinarias, agravando un trayecto ya de por si defectuoso, lleno de curvas y evitando así las irregularidades del terreno, con que la empresa inglesa que en los primeros años explotaba su funcionamiento, trataba así de disminuir los gastos de construcción. El viaje insumía últimamente unas seis horas, debido al mal estado de las vías.

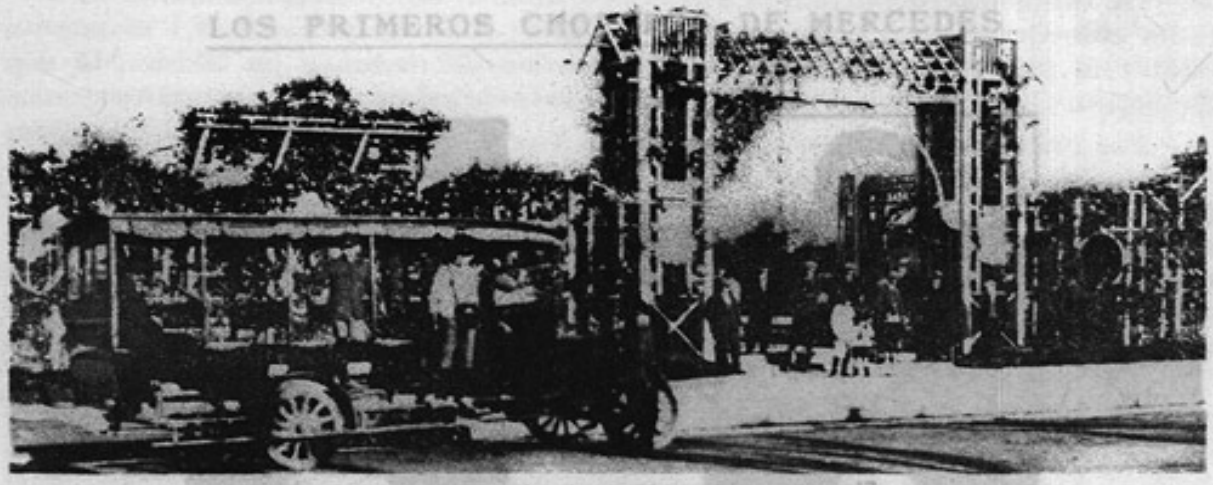


El "Panhard-Levassor" de Alejandro Hounié en 1908

Automóviles. Ya a fines del siglo XIX, eran conocidos y usados en casi todo el mundo (es decir "móviles" que se movían por si solos) con su motor a explosión y derivados del petróleo como combustible. En Mercedes, el primero que apareció con motivo de la Feria de 1905 fue un auto amarillo cuyo estrépito infernal se oía a las tres cuadras. Pero el primero se quedó en Mercedes fue el que trajo Alejandro Hounié en 1908, con su chofer Víctor Dupouy, que era taxista en París, y que ocupa el lugar N° 1 en la lista del Municipio. Era un Panhard-Levassor de 20 caballos, trasmisión a cadena, capota replegable, asientos de gran altura y dos grandes faroles a carburo colocados a los costados. Dupouy vestía blusa y gorra de vasco, botines y polainas de cuero con broches a los costados.

Los transeúntes se apresuraron a apartarse ante lo que llamaron "carro mocho" por carecer de caballos. Disponía de cuatro velocidades y marcha atrás, con arranque a manija. Sus gomas eran de gran resistencia, y no pinchaban nunca. Aunque no era tan ruidoso, las vacas y caballos se espantaban a su paso cuando viajaba a la estancia "El Progreso" en el Cololó, haciendo oir la corneta con pera de goma. Tenía una suspensión muy buena con cilindros de resorte. Cabían hasta siete personas y funcionó varios años, sin accidentes. En Montevideo ya había en 1905 la cantidad de 700 autos.

El chofer N° 2 fue José Dupouy, hermano de Víctor. En 1908 el joyero Reffino publicada un aviso ofreciendo autos para andar por Mercedes o al campo. Luis A. Zanzi compró el segundo auto y poco después estableció la primer línea de autos colectivos a Fray Bentos, a donde llegaba en menos de dos horas. Su experiencia duró poco. El tercer auto fue un Poppe americano que trajo



Omnibus abierto de Agripino Rodríguez y Arturo Miranda, 1928.

Cumplido, al que siguió el célebre Mercedes-Benz adquirido por Mateo Fernández, que todavía salía a hacer una vuelta por 1935, con su chofer de antiparras, guardapolvo y gorra de visera, sentado Mateo en el asiento trasero con su impecable jacquet. Su motivo principal era salir al campo a orinar. El primer Ford T lo usó el Dr. Manuel Ferrería, con Polonio Ibarra de chofer; usaba un auto cerrado con dos floreritos de bronce a los costados.

Dupouy tuvo un taller en calle Giménez, y posteriormente en la esquina noroeste de Giménez y Artigas, que perduró muchos años.

Autos y carruajes se disputaron la primacía durante 10 ó 15 años. El adoquinado, por 1916, favoreció el auge del automóvil, que se afirmó en la década del 20 al mejorarse caminos y carreteras. Muchos veteranos Chevrolet, Ford, Buick y otras marcas se mantuvieron indemnes durante muchas décadas.

En la Intendencia se conservan las fotos de los primeros choferes, los Dupouy, Ibarra, Leonardo Olivera, Carlos Battro, Donato Ramírez, Angel González y Diego Cazal. Posteriormente figuran Armando Prunell, el japonés Terno Uno que trajo Alejandro Hounié de Francia, Antonio Battro, Angel Dufour, Tomás Bruce, etc.

Carro antiguo de bomberos, por 1930.

El primer avión en Mercedes: Cattáneo en 1912.

Dourrón tuvo su fábrica de carruajes desde 1897, en Florida y 25 de Mayo. En sociedad con Baratelli, construyó el carro celular N° 1 de la Jefatura en 1908 para Carlos Albin.

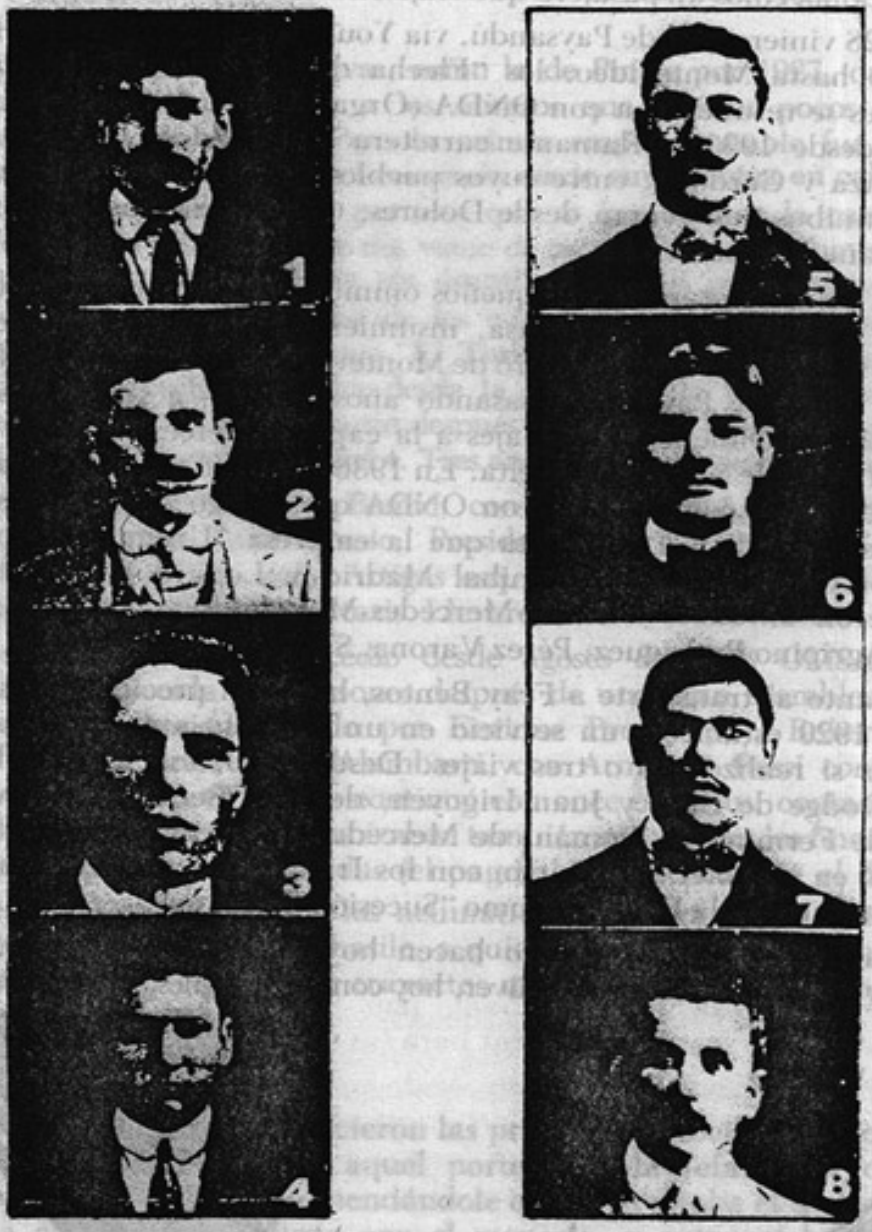
Actualmente el número de automóviles es 4.400, incluyendo camiones, acoplados, semi-remolques, taxis y ómnibus.

Taxis. Los hubo desde 1912, con su arranque a pedal y conocidos como coches de alquiler hasta 1940, cuando recién adoptaron la denominación de "taxis". Llegó a haber 60 taxis en 1957, y se nos señala que mientras entonces un taxista podía financiarse un auto nuevo, actualmente, cuando subsisten solamente 18 taxis, según expresión de uno de ellos, ni soñar con financiarse un nuevo coche. El costo de un viaje, promedialmente, es diez veces mayor que en un transporte colectivo.

Los relojes-taxímetros se usaron desde 1940, costando $ 0,30 la bajada de bandera, válida para doce cuadras, y aumentando $ 0,10 cada cinco cuadras. Una cubierta valía entonces $ 25. En 1948 se establecieron paradas con teléfono.

Coche de alquiler de Pedro Galarraga, frente a la Plaza, en 1930.

LOS PRIMEROS CHOFERES DE MERCEDES



Dupouy. Ibarra. Leonardo Olivera.
Carlos Battro. Donato Ramírez.
Angel González y Diego Cazal.

Omnibus interdepartamentales. Los primeros ómnibus que unieron a Mercedes con Montevideo, fueron los dos de 28 pasajeros que, por $ 1 el pasaje, estableció por 1926 Julio Pereira, con fábrica de mosaicos en 25 de Mayo y Detomasi. Conocemos un pasajero que viajó entonces como único ocupante.

Por 1928 vinieron desde Paysandú, vía Young, cruzando el río Negro en balsa y siguiendo hasta Montevideo, los "Flecha de Oro" de dueños italianos que años después se refundieron con ONDA (Organización Nacional de Autobuses) utilizando desde 1933 la flamante carretera Montevideo-Colonia. Pasaba por Colonia Suiza y Cardona, entre cuyos pueblos el camino era muy malo. Hubo entonces ómnibus que venían desde Dolores, unida por otras líneas con Montevideo vía Cañada Nieto.

En esa primera etapa, los pequeños ómnibus, con motor delantero saliente, llevaban a cada pasajero a su casa, insumiendo por lo tanto a veces más de una hora al distribuir viajeros dentro de Montevideo. En Mercedes ONDA tenía su agencia en Colón y Paysandú, pasando años después a su local actual en la esquina Colón y Giménez. Los viajes a la capital se efectuaban en cinco o seis horas, a un costo de $ 10 ida y vuelta. En 1936 apareció una empresa "Uruguay" y se estableció una competencia con ONDA que obligó a rebajar ese costo a la cantidad irrisoria de $ 1.50, hasta que la empresa "Uruguay" debió desertar. Otras empresas, como las de Aníbal Madrid y Lopardo J. Andriolo y Cía. ABC hicieron entonces Dolores-Mercedes-Montevideo. (Datos de Lazoguet, Miranda, Agripino Rodríguez, Pérez Varona, Salvini, Mastalli, etc.).

En cuanto al transporte a Fray Bentos, hubo un precursor, Luis A. Zanzi, quien por 1920 estableció un servicio en un modesto auto para seis personas, que apenas si realizó dos o tres viajes. Desde 1929, ese servicio lo realizó la Empresa Dodge de Elías y Juan Irigoyen, de Fray Bentos, que rivalizaba con la "Reo" de Fermín San Román, de Mercedes. En agosto de 1929 San Román se encontró en el Hotel San Martín con los Irigoyen, matando a uno e hiriendo al otro, continuando la Empresa como "Sucesión Yrigoyen".

El trayecto a Montevideo lo hacen hoy varias empresas: ONDA, ETA, SABELIN y CHADRE, mientras Klüver, hoy con ocho coches, atiende otros trayectos.

Calle Colón en 1935: autos, coche de alquiler, jardinera y bicicleta.

Omnibus urbanos. A pie o a caballo desde siempre, en coches de caballos o "mateos" desde antes del 1900, en taxis desde 1912, el aumento de población que se produjo en los años 20 fomentó la aparición de empresas de transporte colectivo, las que por solo 5 centésimos llevaban en sus recorridos a quienes los mateos llevaban por 50.

Hubo primero algunas tentativas, como la de Pintos por 1927, quien con un pequeño ómnibus traía y llevaba a los obreros que a unos pocos quilómetros estaban construyendo la ruta 2. Pero la primer empresa estable fue en 1931 la de Agripino Rodríguez, el dueño del comercio desde cuya azotea en calle Paysandú mucha gente podía presenciar los partidos que se jugaban en la cancha oficial. Con su chofer Arturo Miranda, que nos viene de proporcionar mucha información. hicieron funcionar una línea con un ómnibus abierto por ambos lados, con asientos a todo lo ancho, por fuera de los cuales se acercaba el guarda Alberto Acquistapace, conocido después como "El Torito" por el comercio que atendía en calle Sarandí. El trayecto abarcaba desde la rambla a la plaza Nueva y desde calle Lavalleja al cementerio. Utilizaron después un ómnibus cerrado marca Ford 8 y un Reo, sustituyendo al primitivo Ford 4. Tres años duró el servicio de esta empresa.

Los sucedió por 1938 Omar Bomio, con Miranda y Agripino de choferes. Bomio era hermano de Juan Bomio, Presidente del Directorio de ONDA, y atendía la Agencia Ford en calle Artigas esq. Rodó. Sus ómnibus iban también a Flores. Junto con Lacerot trajeron taxis. Llevaron también a la PAMER desde 1940.

A la empresa de Bomio sucedió desde agosto de 1948 OMSA (Omnibus Mercedes S.A.) establecida por acciones después de una gran asamblea en Centro Uruguayo, con Directorio formado por Enrique Broggi (h.), Roberto Hounié, C. Lavista, Elías Laborda y Dr. Alambarri, con Armando Rossi como Gerente. Empezó con seis Chevrolet Diesel y continuó con once ómnibus, contando con una subvención de la Intendencia. Se organizaban también excursiones los fines de semana fuera de Mercedes. Pérdidas sufridas (el pago al Interventor era el doble de los gastos, en especial el desgaste de los neumáticos), determinaron que quedara a cargo del Interventor Alcidez Frabasile, a quien sucedieron los hermanos Carminatti y actualmente Irigoyen, con trayectos más amplios, abarcando los barrios Treinta y Tres y Artigas.

Motocicletas. Por 1920 aparecieron las primeras motocicletas, siendo la más popular la del moreno Fausto, aquel portero de la Jefatura a quien se le ordenara llevar un mensaje, recomendándole que si no estaba el destinatario se lo dejara en la casa. Volvió Fausto con el mensaje, y entonces se le preguntó: "¿Por qué no lo dejaste?, contestando Fausto: "Porque estaba". Otra muy popular fue la de D'Acosta, después más conocido por "Flamarión", nombre de su prestigioso observatorio. Actualmente en Mercedes hay miles, abundando en especial entre los jóvenes las serviciales motonetas.

Washington Lockhart

A 100 AÑOS DE LA FUNDACION DE LA SOCIEDAD ITALIANA DE MUTUO SOCORRO "XX DE SETIEMBRE" DE DOLORES

Hermandad, sentido de patria, esfuerzo tenacidad y amor al trabajo, es el gran legado que la inmigración italiana del siglo pasado dejó en sus descendientes para el engrandecimiento de la pequeña gran tierra que les permitió echar raíces y fructificar.

Entre los años 1870-80 se dio en Soriano el mayor auge en la afluencia de inmigrantes italianos provenientes en su mayoría; según lo demuestran los datos de los libros de las sociedades fundadas en esa época; provenientes de las regiones de la Liguria y el Piamonte. Se trataba de gentes humildes, artesanos, campesinos, marineros y sin oficio, muy jóvenes de edad que acuciados por la pobreza de su suelo natal y sus escasos recursos no podían superar las exigencias de un contínuo aumento demográfico. Asumen un viaje fatigoso y pleno de incógnitas que dura unos cuatro meses hacia una tierra de promisión. Conseguir paz y trabajo, pan y vida con menores sacrificios y fatigas para lograr un mejor porvenir para sus hijos parece haber sido la consigna.

El Uruguay ofrecía seguridades desde que en el año 1840 se había firmado un "Tratado de amistad, comercio y navegación con el reino de Cerdeña" que lleva las firmas de Don José Ellauri y Solaro della Margarita (en aquella época el reino de Cerdeña comprendía: Cerdeña y el noroeste italiano, de aquí la denominación de sardos dados a sus habitantes). En su Art. 2º se destaca:

.....

"Los habitantes de ambos Estados podrán entrar libremente en los puertos de cada uno de ellos donde sea permitido el comercio extranjero; podrán residir con toda libertad en cualquier punto donde les convenga para evacuar sus negocios; a cuyo efecto gozarán de la misma seguridad, protección y ventajas que los habitantes del país donde se hallaren, sin tener que pagar por esta seguridad, protección y ventajas, ninguna mayor tasa, salario, impuesto o retribución que la que pagan los nacionales, pero siempre bajo la condición de sujetarse a las Leyes y Reglamentos en vigor.

No podrán ser expulsados ni enviados forzosamente de un punto a otro por medida de la policía o gubernativa, sino por motivos graves y que pongan en riesgo la tranquilidad pública; no podrán ser sometidos a embargo alguno, ni detenidos con sus buques, mercancías o efectos, sin que se les acuerde inmediatamente a los interesados una indemnización suficiente por las pérdidas,

que les ocasione el servicio a que fueren obligados. No podrán ser obligados al servicio militar de tierra o de mar, ni inscriptos forzosamente en algún género de milicia.

En el caso (que Dios no permita) de guerra entre las dos altas partes contratantes se concederá a los súbditos y ciudadanos de uno y otro Estado, que fueren meros transeúntes, un término de seis meses para los que habiten sobre las costas y de un año para los que se hallen en el interior, dentro del cual pueden embarcarse, por el puerto que les convenga, respetándose a sus créditos, va particulares, va sobre el Tesoro o Bancos que les pertenezcan. Los demás súbditos o ciudadanos que tengan establecimientos fijos para el uso de alguna profesión u ocupación particular; podrán permanecer en el país, si les acomoda, sin sufrir la menor extorsión en sus personas, ni en sus propiedades, con tanto que no cometan acto alguno de hostilidad, ni contravengan a las Leyes vigentes.

En 1852 con Juan Carlos Gómez se organiza la "Sociedad Protectora de Inmigrantes que se encarga de dar alojamiento subsistencia y trabajo a quien arriban desposeídos de todo. En el mismo año se aprueba la "Ley de Fomento de la Inmigración cuyos fundamentos se reseñan en:

— Los buques que conducían inmigrantes no pagarían derechos de puerto.
— Se promueve la libre importación de semillas y útiles de labranza para los colonos.
— Se habilitan todas las costas del país para el desembarco de aquellos.

En 1865 se crea la Comisión Central y Directiva de Inmigración dependiente de la Dirección de Estadísticas cuya finalidad fue la de promover y facilitar la inmigración de ultramar.

A toda esta política de apoyo a la inmigración se sumó las grandes campañas que en su beneficio impulsaron los contratistas y las facilidades dadas a los viajeros para su transporte.

Los grupos de inmigrantes con una gran movilidad buscan lugares de asentamiento y generalmente luego de un tiempo en Montevideo se desplazan a poblaciones del interior y a sus ejidos.

La necesidad de unirse entre connacionales para contrarrestar las angustias del desarraigo, para el mutuo socorro y protección y para el mantenimiento de la propia cultura, hace que estos grupos humanos asuman casi simultáneamente la fundación de sociedades italianas que tienden sus lazos de hermandad a través de todo el litoral uruguayo hasta el Plata. En todas ellas se aprecian los mismos fines:

— Mutua protección o socorro.
— Seguridad económica para sus dineros y ahorros.
— Cumplimiento de sólidos principios de "hermandad" para que los "paisanos" al pasar de un lugar a otro siempre tuvieran amparo social.

En consecuencia y extractando datos de la lectura de las actas, los socios de esta sociedad gozaban de los siguientes beneficios:

— Servicios médicos.
— Servicios fúnebres
— Subsidio a los enfermos imposibilitados de trabajar.
— Colocación y préstamo de dinero.
— Beneficio de "consorellismo" con otras sociedades.
— Participación de ellos o sus hijos en la banda de música de la sociedad.
— Participación en reuniones sociales y culturales.

SOBRE LA FUNDACION DE LA SOCIEDAD ITALIANA "XX DE SETIEMBRE" DE DOLORES

En la Villa de Dolores, el 25 de junio de 1888 (o sea siete años después de fundada la sociedad en Mercedes), por invitación de los señores Giovanni Cima y Ernesto Piazze se reunieron en la casa del señor Giuseppe Mascetti a la hora 8 p.m. los siguientes señores: Dr. Giuseppe Bolognini, Giacomo Negro, Giuseppe Papaleo, Romilio Bianchi, Barbato Andriolo, Antonio Lorenzi y Giuseppe Mascetti. Usó de la palabra G. Cima, "inspirado de patrióticos sentimientos", según consta en el acta Nº 1, de la Sociedad, explicando a sus connacionales presentes que el motivo de haberlos reunido obedecía al interés de intercambiar ideas para la probable fundación de una Sociedad Italiana de mutuo socorro.

Dicha idea fue aprobada por todos los presentes, resolviéndose invitar a una Asamblea General de todos los italianos residentes en aquella villa, para el día 12 de agosto a las dos de la tarde en el domicilio del señor Romilio Bianchi, que lo concede gentilmente para esta reunión.

Presidida por Giovanni Cima, se reúnen en la fecha citada, explicándose los motivos que llevaron a convocarla; la idea de fundar una Sociedad Italiana fue aclamada con vivo entusiasmo, decidiéndose formar una Comisión Provisoria encargada de organizar todo lo concerniente a su formación.

Fueron electos para conformarla por unanimidad los señores Giovanni Cima como presidente, Giacomo Negro como vice-presidente, tesorero Romilio Bianchi, secretario Emilio Paizze y como consejeros a Giuseppe Mascetti, Barbato Andreoli, Gio Batto Erba, Giacomo Anselmi y Giovanni Borca, lo que surge del acta Nº 2.

Seis días después se vuelve a reunir la Comisión Provisoria dando a conocer un "Proyecto de Estatutos" el que fue aprobado artículo por artículo (acta Nº 3) y se decide someter el mismo a la aprobación de la Asambla General, que se cita para el día 2 de setiembre del mismo año.

Pero antes, el 22 de agosto vuelve a reunirse la Comisión Provisoria, que decide agradecer al director del diario local "La Feria", la generosa oferta de sus columnas para hacer conocer sus inquietudes y aprovechando la misma se decide utilizar ese diario para citar a Asamblea General. Finalmente y debido al mal tiempo fracasa esa citación, decidiéndose volver a convocarla para el día 9 de setiembre de 4 y 30 hs. a 5 hs. p.m. (acta Nº 6). Previamente y encaminando el funcionamiento de la sociedad se adquieren útiles para secretaría y tesorería.

Con más éxito que la ocasión anterior, se reúne en la fecha indicada la Asamblea General a efectos de sancionar aquel proyecto de estatutos: el proyecto se expone artículo por artículo y según surge del acta Nº 7, fue aprobado por unanimidad lo que queda refrendado con la firma al pie de la misma de 34 asambleístas presentes.

Formalizada la idea, se decide la fundación para el día 20 de setiembre (fecha nacional italiana), acordándose invitar a su Excelencia el señor Ministro del Reino de Italia en Montevideo, al señor Vice Cónsul residente en Mercedes, al señor Prefecto de Mercedes, a toda la comisión de la Junta Municipal de este pueblo y a la redacción de los diarios "La Feria" y "La Voz del Pueblo". Se decide publicar en el diario "L'Ytalia de Montevideo" un saludo a todos los residentes italianos en la República del Plata, según lo que surge del acta Nº 8, haciendo mención al gran aniversario italiano. Se invitó asimismo a concurrir a todos los italianos que simpatizaran con la gran fiesta del 20 del cte.

Simultáneamente se consultan condiciones para brindar servicios médicos y farmacéuticos a los asociados, a los profesionales en sus especialidades afincados en Dolores.

En el acta siguiente (N° 9) se estampa por primera vez el nombre completo de la naciente institución: "Socitá Italiana dí Mutuo Socorro Venti Settembre", por la aún vigente Comisión Provisoria.

Transcurre el gran día, sin que figuren en el libro de actas, detalles de los festejos, conmemoraciones y actos de fundación, pero en el acta de la sesión próxima, del 23 de setiembre de 1888 (N° 10) se da lectura por el secretario a las numerosas circulares de adhesión recibidas: del Club Unión de Dolores de la logia Carita 2ª, de la Cosmopolita Uruguaya, de la Sociedad Española, de la Junta Municipal y del Vice Cónsul de Mercedes. En la misma sesión se dispone cursar agradecimiento al Sr. Antonio Paseyro, por el préstamo del tablado para la fiesta del día 20, pasado. Se autoriza también la impresión de 1.000 boletos y de 110 invitaciones para la Asamblea General del próximo 7 de octubre para la designación de la Comisión Directiva definitiva.

Previamente a esa fecha, el día 3 se realiza una nueva sesión donde se destaca el gesto de los Dres. Giuseppe Bolognini y Tomaso Bertelli y del farmacéutico Giovanni Aizpeolea que comunican la prestación de servicios y asistencia gratuita a los asociados durante tres meses a partir del 1° de octubre, gestos que se toman en cuenta y se agradecen.

Reunida la Asamblea General y convocada la Comisión de Escrutinio, según el Art. 71 de los Estatutos aprobados, se procede a la elección de la Primera Comisión Directiva, la que queda integrada así:
Presidente: Giacomo CIMA
Vice-presidente: Giussepe MASCETTI
Consejeros: Romilio BIANCHI, Pascuale ROSSI, Francisco ANDREOLI, Ernesto PIAZZE, Giovanni TRIVELLONI, Giovanni BORCA y Gio Batto ERBA.
Suplentes: Giuseppe PAPALEO, Giacomo NEGRO, Alfonso LIVIO, Pietro BERNOTTI, Giacomo ANSELMI y Giovanni PENSA.

De entre aquellos, en la sesión siguiente se nombra Secretario a Piazze y Tesorero a Bianchi.

Así culmina este largo período de formación iniciado el 25 de julio del mismo año 1888, que difiere en cierta manera con la creación de la Sociedad en Mercedes, donde ya desde la primera acta aparecen establecidas las finalidades de la Institución, y el nombramiento de su comisión directiva, sin entrarse en el proceso organizativo que siguió la de Dolores.

Estudiando las diversas actas posteriores, encontramos que en la N° 14 se establece que se aceptan los servicios que como flebótomo prestará el asociado Sr. Rossi, en forma gratuita también durante 3 meses.

En la N° 25 del 10 de enero de 1889, ya perimido el plazo de atención gratuita de los profesionales, se fijan las tarifas que estos cobrarán a los asociados y que se establecen en los siguientes valores:

Operaciones de alta cirugía	$ 10,00
Operaciones de baja cirugía	" 2,00
Visitas durante el día	" 0,50
Visitas en chacras	" 1,00
Visitas de noche	" 2,00
Consulta médica	" 2,50
Certificado por socio fallecido	" 0,50

En las actas siguientes se comprueba el ingreso de diferentes asociados en tal calidad, surgiendo también de las mismas que los beneficios que presta la sociedad son el otorgamiento de préstamos, subsidio a socios enfermos en dinero, o en comestibles que colectan entre los restantes socios. Se establecen asimismo los vínculos del "consorellismo" ya explicitados al tratarse la fundación de la Sociedad Italiana de Mercedes, con las siguientes sociedades: Victorio Emanuele de Carmelo, Muttua Protezzione de Mercedes, Fra gli operai italiani de Montevideo, Fray Bentos, Paysandú, Colonia, Rosario Oriental, Palmira y Salto (actas 35 y 37).

En cuanto a las relaciones sociales se destacan: la designación del Sr. Ernesto Piazze para concurrir a la colocación de la piedra fundamental del edificio social de la Soc. Italiana de Mercedes a realizarse el día 20 de setiembre de 1889. También la aceptación de la invitación de la Sociedad Mutuo Socorro Española, para la fiesta de sus 10 años, de fundación el día 2 de marzo, a la que se decide concurrir en masa (acta 47).

La Sociedad Cosmopolita de Mutuo Socorro invita al Consejo a asistir a la colocación de la piedra fundamental de su edificio social (acta 59).

Del acta N° 70 del 11 de enero de 1891, se discute la posibilidad de solicitar la personería jurídica para la institución, otorgándose mucho después un poder amplio con tal cometido al Sr. Ramón La Madrid radicado en Montevideo, para solicitar del Gobierno ese requisito. Finalmente se da cuenta en acta N° 94 del 26 de febrero de 1891, de haberse otorgado la misma, consignándose que el apoderado trabajó honorariamente.

Hacia fines de 1891 se observa en las diversas sesiones que se eliminan como asociados a aquellos que no tienen sus boletas pagas. La dificultad de aquella época y la sucesión de casos semejantes hace que en el acta N° 117 del 9 de abril de 1893 se establezca que: "a consecuencia de la crisis espantosa que aflige a esta joven República, la cual afecta a nuestra Colonia", se decida exonerar de la tasa de entrada por un tiempo determinado a los italianos que deseen asociarse. Este hecho corrobora que el interés social estaba por encima del económico.

El edificio social tiene una larga historia que comienza con la adquisición del terreno que le serviría de asiento, cuya compra mocionada por Ernesto Piazze el 19.VII.896, se concreta al adquirirse por 200 pesos oro uno con frente a calle República (donde hoy está su sede) propiedad de Giovanni Olivieri.

Se escrituró el 23 de abril de 1897 entregándose sólo 85 pesos y pagándose el resto el 31 de mayo siguiente. Con tal motivo y al llegar el 20 de setiembre próximo, para festejar tal acontecimiento, se invita a los asociados y sus familias con un refresco "en la vereda".

Recién en acta N° 13 del segundo libro, y del día 13.1.1901 se decide la construcción de una sede social, decidiéndose dos meses después (por acta N° 37) llamar a propuestas sobre la base de un pliego de condiciones al que se adjunta un plano del ingeniero A. Varangot.

Lo fundamental se extracta: tendrá un salón de 17 m 20 de frente por 6 m 87 de ancho, con cimientos asentados en cal y arena (en ladrillos ancho por 1 m 50 de profundidad), su frente será encalado "como lo está el establecimiento Molino San Salvador"; tendrá al frente 3 aberturas o portadas y otras tantas al patio. El techo será de hierro galvanizado con tirantes de pinotea de 3 × 9 pulgadas, colocados cada 0,50 m y con tejuela. Tendrá revoque interior, dos manos de blanqueo y friso. El piso tendrá que ser de madera sobre paredes y pilares. Las gradas y escalinatas del frente serán de "porlhant" igual que los

umbrales de todas las puertas. Todos los materiales para la construcción serán de cuenta de la sociedad, por lo que la propuesta sólo se reduce al trabajo profesional. Aceptada la misma se pagaría la mitad al techar el edificio y el resto al finalizarse los trabajos. Se exigía una garantía al constructor de 100 pesos oro que debería formalizar el proponente al aceptársele la propuesta.

En marzo de 1901 se autoriza a adquirir a Antonio Risso de 20 a 30 mil ladrillos.

Lamentablemente en acta N° 41 del 18 de mayo de 1901 se decide llevar todo lo relacionado con el edificio en un libro aparte, libro que actualmente se ha extraviado. A pesar de ello, surgen esporádicas actuaciones asentadas en actas, de las que extractamos que le fue adjudicada la obra al constructor Emilio Mazzeo, que estimó sus honorarios en 400 pesos pero sólo por el salón.

Año y medio después se decide pasarle nota urgiendo la finalización de las obras. Hasta aquí lo que podemos transcribir relacionado con el edificio social[1].

No debemos pasar por alto un signo sintomático de la asimilación del elemento italiano y sus descendientes a nuestra propia indiosincracia, ya que en acta 140 del 17 de enero de 1909 se resuelve que toda la administración "se lleve en idioma español porque cada vez son menos los naturales italianos y por lógica la amplia mayoría de socios son hijos de aquellos nacidos en América.

1. Sumamos a esto algunos detalles del alhajamiento de la sede, que pueden seguirse a través de las actas normales de su directiva: el 11.5.1910 se acepta presupuesto por 3 arañas colgantes ofrecido por el Sr. Lázaro Martini, las que serán de gas a carburo, costando 166 pesos y que complementarían la instalación del Sr. Ignacio Errea de un gasómetro y demás por 100 pesos.

Juan Carboni construye a un costo de 70 pesos los portones que se encuentran ubicados a cada lado del frente del edificio.

Lamentablemente y siguiendo el desarrollo de todas las sesiones hasta el año 1915, no aparece en ellas constancia alguna de la fecha de inauguración de la sede social.

Hoy, también lamentablemente, esta sede es un recuerdo mudo y sin vida de las entusiastas, sacrificadas y emprendedoras generaciones de italianos que llenaron la misma con sus inquietudes, sus festejos, sus recordaciones, que nucleaban en ella el espíritu alegre, bochinchero y lleno de tradiciones de aquella pléyade de inmigrantes.

La Sociedad Italiana de Dolores no cuenta actualmente con su primer libro de matrícula de socios.

Del análisis de las primeras actas extraemos esta lista de asociados, no especificándose datos personales:
1. CIMA, Giovanni; 2. PIAZZE, Ernesto; 3. MASCETTI, Giuseppe; 4. BOLOGNINI, V. Giussepe; 5. NEGRO, Giacomo; 6. PAPALEO, Giussepe; 7. BIANCHI, Romilio; 8. BARBATO, Andrioli; 9. LORENZI, Antonio; 10. ERBA, Gio Batto; 11. ANSELMI, Giacomo; 12. BORCA, Giovanni; 13. ANDRIOLI, Francisco; 14. RAFFO, Luigi; 15. LEPITA, Tomaso; 16. RIZATTI, Gioli; 17. LIVIO, Alfonso; 18. GIOFFI, Giuseppe; 19. CONTINANZA, Francisco; 20. TAMBUGGI, Giusseppe; 21. ARNALDI, Felipe; 22. MASTANDREA, Giusseppe; 23. BERNOTTI, Pedro; 24. BERNOTTI, Nicola; 25. MASTANDREA, Pasquale; 26. SASSO, Angelo; 27. COCCARO, Francisco; 28. PODESTA, Emanuele; 29. PODESTA, Giovani; 30. BORCA, Giacomo; 31. RISSO, Antonio; 32. ROSSI, Pascual; 33. SANGUINETTI, Bartolomeo; 34. BIANCHI, Angelo; 35. GHIGLIONE, Battista; 36. DELLA BERNARDA, José; 37. ESPOSITO: Bernardo; 38. TRIVELLONI, Giovanni; 39. PENSA, Giovanni.

Li lista que antecede, sin embargo, no coincide con un documento fechado el 20 de setiembre de 1888, que encuadrado, se considera como la transcripción de los nombres de quienes fundaron la sociedad, sospechando que ha sido con-

feccionado con posterioridad a aquella fecha, ya que no coinciden muchos de los nombres en ella señalados con los que surgen como concurrentes a las diversas Asambleas realizadas en los comienzos de la sociedad (ese cuadro se reproduce en página).

Recién a partir del acta N° 18 del 17 de diciembre del año de fundación de esa sociedad, se incluyen nombres de nuevos asociados, acompañados de otros datos que nos ayudan a realizar este trabajo y por tal razón se transcriben los que siguen:

40. BRUSHI, Ernesto. Edad: 19 años. Profesión: Marino. Nativo de ANCONA. 41. DELLA BERNARDA, Emanuele. Edad: 20 años. Hijo de italiano viene de Montevideo. 42. RAFINO, Giuseppe. Edad. 40 años. Profesión: Comerciante. Nativo de la comuna de MIRIADO provincia de SAVONA. 43. CELISIA, Giuseppe. Sin datos. 44. ALEGRETTI, Giovanni. Sin datos. 45. PIPOLO, Francesco. Edad: 23 años. Profesión: contadino. Nativo de la comuna de PIAGGINO igual que los próximos. 46. PIPOLO, Giusseppe. Edad: 49 años. Profesión: contadino. 47. PIPOLO, Nicola. Edad: 40 años. Profesión: contadino. 48. COCCARO, Francisco. Edad: 20 años. Profesión: contadino. Natural de COMME de VALLE D'ANGELO, igual que el próximo. 49. COCCARO, Angelo. Edad: 40 años. Profesión: calzolaio. 50. CARBONNE, Angelo. Edad: 38 años. Profesión: contadino. Originario del mismo sitio del anterior. 51. BIGNONE, Antonio. Edad: 40 años. Profesión; marino. Nativo de la COMUNE DI PRA. 52. VIGLIONI, Giovanno. Edad: 33 años. Profesión: conciatore. 53. STEFANI, Luigi. Edad: 38 años. Profesión: contadino. Natural de la COMUNE DE BONDINO. 54. MERLLI, Felice. Edad: 23 años. Profesión: contadino. Nativo de la COMUNE DE TIARNO SOPERIORE. 55. BACIGALUPO, Lazaro. Edad: 24 años. Profesión: marino. Hijo de italianos, oriundo de Dolores. 56. BOLOGNINI, V. Giuseppe. Edad: 47 años. Profesión médico. Oriundo de la ciudad de PAVIA. 57. TRIVELLONI, Giovanni (hijo de Antonio). Edad: 27 años. Profesión: sarto. Nacido en PONTREMOLI 58. PELEGRINI, Gio Batto. Edad: 38 años. Profesión: contadino. 59. ROSSI, Giovannia (hijo de Michele). Edad: 24 años. Profesión: fotógrafo. Nacido en VALLE D'ANGELO. 60. MAZZEI, Emilio (hijo de Giuseppe). Edad: 18 años. Profesión: muratore. Nacido en VALLE D'ANGELO. 61. TOSCANI, Luigi (hijo de Andrea). Edad: 39 años. Profesión: prestinaio. Nativo de SANTO STEFANO. Procede de Mercedes. 62. PENSA, Elmo (hijo de Giovanni). Edad: 20 años. Profesión contadino. Nacido en ESINO INFERIORE. 63. ROSSINO, Antonio (hijo de Giacomo). Edad: 38 años. Profesión: muratore. Nacido en LAVORIA. 64. MAZZONI, Giuseppe (hijo de Vicenzo). Edad: 41 años. Profesión: contadino. Nacido en CALESSANA. 65. MADERNI, Roberto (su padre Gio Batto). Edad: 44 años. Profesión maestro de música. Nacido en CAPO LAGO. 66. BONTI, Pilar (hijo de Luigi). Edad: 34 años. Profesión: fattore. Nativo de MARCIANO. 67. RINALDI, Bernardo, hijo de Bernardo. Profesión: contadino. Nativo de DARSSO. 68. PIODA, Mosé, hijo de Giuseppe. Edad: 47 años. Profesión: jornalero. Nacido en DOMODOSSOLLA. 69. TOMMASSINI, Pietro. Hijo de Antonio. Edad: 24 años. Profesión: jornalero. Nació en
70. LAFRANCHI, Giuseppe. Hijo de Giovanni. Edad: 45 años. Profesión: calzolaio. Nacido en COGLIO. 71. TORRE, Gaetano. Hijo de Ascanio. Edad: 28 años. Profesión: muratore. Nacido en MARCIANA MARINA. 72. BENIAMINO, Dani. Hijo de Carlo. Edad: 26 años. Profesión: sarto. Nacido en PONTREMOLI. 73. MAZZOLINI, Giuseppe hijo también de Giuseppe. Edad: 48 años. Profesión: fabbro. Nacido en PLEGGIO. 74. NEGRO, Giacomo su padre se llama igual. Edad: 52 años. Profesión: negoziante. Natural de SAVONA. 75. DONADIO, Giacomo hijo de Filippo. Edad: 23 años. Profesión: calzolaio. Nacido en LAURIA.

76. ALBERICI, Angelo hijo de Pietro. Edad: 45 años. Profesión: contadino. Nacido en ROCCO. 77. BARINDELLI, Pietro hijo de Antonio. Edad: 24 años. Profesión comerciante. Nativo de CHIAVARI. 78. ANSELMI, Giacomo. Hijo de Antonio. Edad: 25 años. Profesión: calzolaio. Natural de MARCIANO. 79. SCANZIANI, Carlo hijo de Gregorio. Edad: 18 años. Profesión: impiegato. Nacido éste en DOLORES. 80. CIMA, Demetrio hijo de Giovanni. Edad: 19 años. Estudiante. Nacido en MONTEVIDEO. 81. ANDRIOLO, Pasquale hijo de Antonio. Edad: 45 años. Profesión: contadino. Nacido en VALLE D'ANGELO. 82. COCCARO, Franceso hijo de Francesco. Nacido en el mismo sitio del anterior. Edad: 24 años. Profesión jornalero. 83. DICCONE, Pietro hijo de Carmino. Edad: 52 años. Profesión muratore. Nació en VALLE D'ANGELO. 84. MAZZILLO, Giacomo hijo de Pietro. Edad: 28 años. Profesión: agricultor. Nacido en LAURIA. 85. MAZZILLO, Emilio hijo de Pietro. Edad: 26 años. Profesión: agricultor. Nacido en LAURIA. 86. ANDREA, Franceso hijo de Angelo. Edad: 18 años. Profesión: muratore. Nacido en DOLORES. 87. BAZZINI, Giuseppe hijo de Andrea. Edad: 22 años. Profesión: contadino. 88. MAZZONI, Giuseppe hijo de otro Giuseppe. Edad: 18 años. Profesión: contadino. Nacido en CONCEPCION DEL URUGUAY. 89. SCARALLI. Francesco. Edad: no dice. Profesión: fotógrafo. Nativo de PALESTRINA. 90. GARIBALDI, Francesco. Edad: no dice. Profesión: falegname. Nativo de DOLORES. 91. BARINDELLI, Giovanni. Sin más datos. 92. FERRANDO, Antonio. Idem. 93. PUPPO, Domenico. Idem. 94. SANGUINETTI, Antonio. Idem. 95. SALA, Pietro hijo de Gio Batto. Edad: 40 años. Profesión: médico-cirujano. Nacido en MILAN. 96. PAOLINI, Giovanni A. hijo de Gio Batto. Edad: 41 años. Profesión: agricultor . Nació en MARCIANA ALTA. 97. ALESSIO, Augusto hijo de Giusseppe. Edad: 30 años. Profesión: comerciante. Nacido en ALESSANDRIA. 98. GABBA, Pietro hijo de Giusseppe. Edad: 24 años. Profesión: conciatore. Nacido en CASTEGGIODI. 99. BERNOTTI, Pietro hijo de Rocco. Edad: 50 años. Profesión: comerciante. Nacido en ISOLA D'ELBA. 100. GENTILI, Niccolaio hijo de Doménico. Edad: 33 años. Profesión: comerciante. Nacido en MARCIANA. 101. PRINZE, Vincenzo hijo de Doménico. Edad: 40 años. Profesión: muratore. Nativo de LAINO BORGO. 102. FRANCO, Rafaelle hijo de Doménico. Edad: 32 años. Profesión: sarto. Nacido en LAINO BORGO. 103. BERNOTTI, Giacomo hijo de nacido en DOLORES. Profesión: impiegato. 27 años. 104. DONADIO, Filippo hijo de Giacomo. Nacido en LAURIA. Edad: 54 años. Profesión: agricultor. 105. BOLLO, Alessandro hijo de Giacomo. Edad: 46 años. Profesión: comerciante. Nacido en la COLONIA DEL SACRAMENTO.

Estudio de ocupaciones socios de Dolores

— Comerciante (idem)	6
— Contadino (campesino)	18
— Calzolaio (zapatero	4
— Conciatore ( )	2
— Sarto (sastre)	3
— Muratore (albañil)	6
— Prestinario ( )	1
— Fattore (quintero)	1
— Bracciante (jornalero)	3
— Fabbro (industrial)	1
— Negoziante (negociante)	1
— Impegiato (empleado)	2
— Falegname (carpintero)	1

— Marinaio (marino)		3
— Músico (ídem)		1
— Médico (ídem)		2
— Fotógrafo (ídem)		2
— Farmacéutico (ídem)		1
		58

Comercio	7	(12,1%)
Campesinos	18	(31,1%)
Jornaleros	3	(5,2%)
Oficios	22	(37,9%)
Otros	8	(13,7%)
	58	100%

A lo largo del tiempo muchos italianos y muchos de sus descendientes bregaron por el mantenimiento de la Sociedad Italiana de Dolores, se vivieron momentos de auge y otros menos fructíferos, alguna vez pensamos en que llegaría a desaparecer y con ella el edificio que desde principios de este siglo albergara sus inquietudes. Felizmente y al aproximarse el centésimo aniversario de su fundación se forma una nueva Comisión Directiva el 6 de junio de 1987. Esta comisión logra la restauración del edificio social y planifica importantes festejos acordes a la importancia de los 100 años. La lista que a continuación detallamos nos habla de que aún en muchos corazones doloreños se abriga la llama de la tradición italiana. Ellos son: Pte. Enrique Armand Ugón. Vice-Presidente Paolo Bounous, Secretario Victorio Cadore Graziano. P. Secretario Zita Rosa de Ballesteros. Tro. Juan Carlos Pesce, P. Tro. Alessandra Polla de Mapipaicena. Vocales: Ana Elizondo de Graziano, David Tourn, Ricardo Barletta, María T. de Barletta, Mario Favout, Paulina B. de Favout, Osmar Andriolo (hijo), Diego A. Bastreri, José Alberto Plorutti, Mario Quay, Pierina Canavese de Polla, Matías Della Mea, Dolores B. de Della Mea, Hilda B. de Armand Ugón, Soledad C. de Chatel, Dario Maipaicena, Silvio Bounous, Santiago Favatier, Paolo Maschi, Juan Gelio Bochini.

Emilia Plorutti Raffo

CENTRO HISTORICO Y GEOGRAFICO DE SORIANO

Ex-Centro de Investigaciones Históricas de Soriano

Fundado el 28 de Octubre de 1958

COMISION DIRECTIVA
(Ejerc. 1988/89)

Presidente:	**Esc. Alfonso G. Arias**
Vice-Presidente:	**Prof. Eduardo Galagorri**
Secretaria General:	**Educ. Susana Gallaztegui**
Secretario de Actas:	**Sr. Daniel López Alday**
Srio. Prensa y Prop.:	**Prof. Manuel Santos Pírez**
Tesorero:	**Sr. Archivaldo Pérez Parada**
Vocal:	**Sr. Enrique Prado.**

COMISION FISCAL

Dr. Jorge Abramo Vairo
Prof. Wáshington Lockhart
Sr. Walter García

Sede Social:	Artigas 618 — Mercedes
Dirección Postal:	Ituzaingó 241 — Mercedes
Intendente:	Sr. Archivaldo Pérez Parada
Biblioteca y Archivo :	Prof. Manuel Santos Pírez

MIEMBROS CORRESPONDIENTES

Conde Hernán Carlos Lux-Wurm (Buenos Aires), R.A.
Prof. Ignacio G. Tejerina Carreras (Córdoba), R.A.
Prof. María del Carmen M. de Alvarez (Entre Ríos), R.A.
Prof. Manuel Almeida (Entre Ríos), R.A.
Dr. Julián Barroso Rodríguez (San Luis), R.A.
† Carlos Barreiro Ortiz (Buenos Aires), R.A.
Carlos P. Bustos Argañaraz (Córdoba), R.A.
José Luis Coo Lyon (Santiago de Chile), Chile
Dr. Julio César Cháves (Asunción), Paraguay
Dr. Ramiro Domínguez (Villa Rica), Paraguay
Prof. Carlos Alberto Pusineri Scala (Asunción), Paraguay
Dr. Mario Briceño Perozo (Caracas), Venezuela
Charles F.H.Evans (Gales), Gran Bretaña
† Prof. Ariosto Fernández (Río de Janeiro), Brasil
C/N Homero Martínez Montero (Montevideo), Uruguay
Prof. Juan E. Pivel Devoto (Montevideo), Uruguay
Prof. Bernardo Quagliotti de Bellis (Montevideo), Uruguay
† Prof. Ignacio Espinosa Borges (Montevideo), Uruguay
Sr. Aníbal Barrios Pintos (Montevideo), Uruguay
Prof. Flavio A. García (Montevideo), Uruguay
Prof. Gregorio Cardozo (Montevideo), Uruguay
† Sra. María Aurora Berro de Spagna (Montevideo), Uruguay
Sr. Pedro Buscio Caballero (Montevideo), Uruguay
† Sr. Eduardo Nicora (Montevideo), Uruguay
Sr. Luis A. Musso (Montevideo), Uruguay
Mons. José A. Gottardi (Montevideo), Uruguay
Sr. Luis E. Chelle (Montevideo), Uruguay
Sr. Alfredo Traversoni (Montevideo), Uruguay
Prof. Jorge Picart Prantl (Fray Bentos), Uruguay
Sr. René Boretto Ovalle (Fray Bentos), Uruguay
Pbro. Ruben A. Irurueta (Salto), Uruguay
Mons. Humberto Tonna (Florida), Uruguay
Prof. Asdrúbal Alzati (Florida), Uruguay
Prof. María A. Díaz de Guerra (Punta del Este), Uruguay
Prof. Ofelia de Medina de Rainusso (Solymar), Uruguay
Sr. Daniel Ramela Salguero (San José), Uruguay
Sr. Luis A. Ledesma Medina (Santiago del Estero), Argentina
Prof. Washington Reyes Abadíe (Montevideo), Uruguay
Prof. Enrique Mena Segarra (Montevideo), Uruguay
Dr. Oscar H. Bruschera (Montevideo), Uruguay
Dr. Alfonso Fernández Cabrelli (Montevideo), Uruguay
Dr. José C. Williman (Montevideo), Uruguay

M E R C E D E S
S O R I A N O
U R U G U A Y

IMPRESION: Tintas - Sànchez 709, Mercedes - Dep.Legal 234546/88